

ブラジルのインフラプロジェクト（公共事業） の決定過程等実態の問題に関する調査

－ 制度と計画、現状と課題 －

2016年3月

一般社団法人 日本中小型造船工業会
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

3. 2 港 湾

3.2.1 港湾施設

ブラジルの商業用港湾は、1888年にサントス港を民間の事業家に90年間のコンセッション付与したことでスタートした。ブラジルの港湾形態は、公共港（Porto Público）、民用ターミナル（Terminal de Uso Público:TUP）、貨物積替え施設（Estação de Transbordo de Cargas:ETC）、小規模公共湾施設（Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte:IP4）、旅客港湾施設（Instalação Portuária de Turismo:IPT）に分類される。

① 公共港（オーガナイズド・ポート）

公共港は、連邦政府もしくは連邦政府から委任を受けた州・市が設置した、港湾公社などのポート・オーソリティによって運営され、オーガナイズド・ポート（Porto Organizado）とも呼ばれる。

2013年7月4日付の ANTAQ 決議第 2969 号付属書によると、現在ブラジルで公共港として分類されるのは約 100 港。3 割が海港、残る 7 割が河川港となる。2014 年末現在運営中の海港を管理主体別に見ると、港湾特別局（SEP）管轄の 7 つの港湾公社により管理されている公共港は 18 港であり、残る 16 港は州や市自治体が設立した公社（Companhia de Doca）や監督部（Superintendência）などの法人格を通して運営されている。

※海港のうち、ピアウイ州のルイス・コレイア港はピアウイ州政府管轄の下、PAC 1・2 の対象プロジェクトとして計画された。

図表－40 主要公共港



(出典：国家水運庁 (ANTAQ))

② 民用ターミナル (Terminal de Uso Privado : TUP)

ブラジルでは、鉱業・石油開発・穀物貿易・繊維業といった分野の民間企業が自らの事業に関わる品目の海上輸送を強化する為、公共湾の域外に自社港湾（民用ターミナル）を設置し運営する企業もみられる。水運庁（ANTAQ）」決議第 2969 号付属書によると、2014 年時点で、民用ターミナルは 128 施設、うち 99 施設が海運ターミナル、29 施設が河川ターミナルと分類されている。

図表－4 1 穀物積出港の状況



左. パラー州サンタレン積出施設 右. ロンドニア州ポルト・ヴェーリョ積出港

(出典：Jetro 調査レポート)

○ 貨物積替え施設 (Estações de Transbordo de carga : ETC)

オーガナイズド・ポートの区域外に位置し、河川港路もしくは近海航海、また陸路から河川港路への中継点として船舶の貨物積替えに特化した施設。

○ 小規模公共港湾施設 (Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte : IP4)

オーガナイズド・ポートの区域外に位置し、内陸航路船舶の旅客もしくは商品の取扱に利用される許可を受けて操業される港湾施設。

○ 旅客港湾施設 (Instalação Portuária de Turismo : IPT)

旅客用船舶の乗客・乗員・荷物の積み下ろし及び消耗品の補給のために使用され、施設貸し出し契約もしくは許可の下で運用される港湾施設。

3.2.2 内陸水運

◎ブラジルの河川水系

ブラジルの水運河川水系は、以下の図表－4 2 に示されるように、アマゾン河上流域を中心とする内陸北西部、右側に突き出た北部・東北部、ブラジルの最大の商業圏で、ブラジルのゲートウェイと言われる南東部、それにブラジル内陸中央部から真南に伸びる河川流域と、大きく 4 地域に区分される。その中でも特に、内陸北西部アマゾン川流域における河川の活用が活発に行われてきた。最大の理由は、自然の河川利用が可能で、多くの水量を含む地域の自然環境が水運に向いており、港湾建設を除き投資額が抑えられるという利点を持っていることによる。

図表－４２ ブラジルの河川舟運水系



国家交通網システム (SNV) によると、ブラジルの航行可能な内陸河川の総延長は 41,635 km であり、8つの水系に分かれ、最も大きいアマゾン水系で全体の 56% を占める。ブラジル運輸連盟 (CNT) によると、航行可能な内陸水路の 50.3% にあたる 20,956 km が商業的に利用されており、19,764 km が貨物船舶、6,360 km が旅客船舶、うち 5,168 km が貨物・旅客ともに利用されている。

ANTAQ の 2013 年の資料では、内陸水上輸送、および沿岸輸送、長距離外航において内陸河川を利用した輸送で 8030 万トンの貨物が運ばれ、重量別シェアで 69.1% が鉄鉱石・大豆等の固体バルク、以下 15.7% が液体バルク、コンテナ貨物は 8.0%、一般貨物が 7.3% となっている。

図表－４３ 現在利用されている内陸河川港路



| 水系 | 総延長 |
|-----------------|--------|
| | (km) |
| ソリモンエス - アマゾン水系 | 16,797 |
| パラナ - チエテ水系 | 1,495 |
| サン・フランシスコ水系 | 576 |
| トカンチンス水系 | 982 |
| パラグアイ水系 | 592 |
| 南部水系 | 514 |
| | 20,956 |

(出典：国家水運庁 (ANTAQ))

◎河川交通：バージ輸送

図表－４４ アマゾン川のバージ輸送



代表的河川輸送地域としては、河川の輸送貨物の量やエリアの広さから、内陸北西部の東西に走るアマゾン川流域及び中央部奥地から南北に流れるルートが挙げられる。河川の大都市である Manaus-Belem 間（1,700 キロメートル）は片道 100 時間前後で運航している。

図表－４５ 北部河川輸送地域



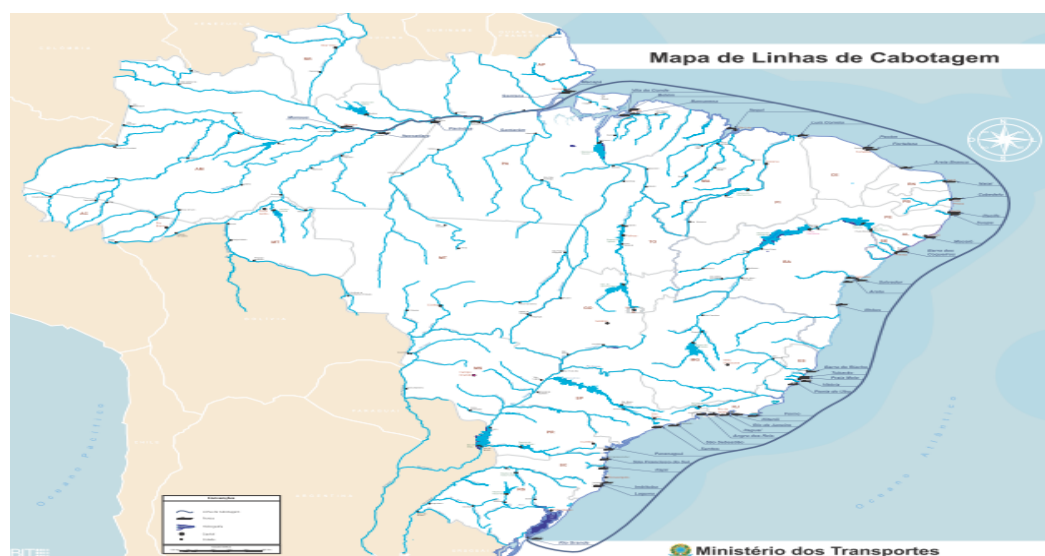
将来的には、パラナーパラグアイ川ルートとアマゾン河ルートを繋ぐような、新しいモデルシステムの統合計画も議論されている。この新しいルート開発案では、Rio Guapore と Rio Paraguai の結合を前提としており、もし、この２つのポイントが河川輸送路として結ばれば、ベネズエラからウルグアイまでの大陸内部を縦断する河川による輸送回廊が実現し、南米大陸の経済活動の発展に大きく寄与すると考えられている。

図表－４６は、南部地域の河川の様子で、この地域における河川交通は、メルコスル共同体の経済活動にも大きく貢献している。

図表－４６ ブラジル南部地域及び近隣５か国をまたがる河川輸送地域



図表－４７ 沿岸輸送水域



上記の図表－４７のように、アマゾン川の物資は河川舟運の延長で、沿岸輸送でブラジルの沿岸各地に運ばれている。

また、南部にあるパラグアイーパラナ川のように、南米大陸にはブラジル、ボリビア、パラグアイ、ウルグアイ、アルゼンチンの５か国を縦断する国際河川も存在し、メルコスル諸国の経済発展にとっても有効な輸送手段として再認識されつつあり、国際河川の利用に関わる国際協定を交わし、その活用に向けた協議も行われている。

南米の重要なインフラとして河川交通・輸送の役割が見直されているが、以下のような河川用タグ、バージ等が現場で輸送に従事している。

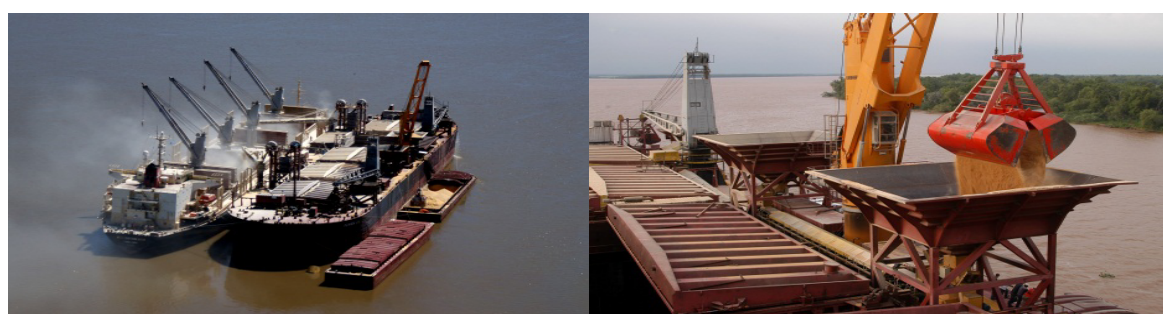
図表－４８ ブラジルでの主な河川バージ



ドライバージ

タンクバージ

図表－４９ トランスファーステーション



パラグアイでは 1600 隻以上のバージが河川運航に使用されている。1000 隻は、既にリプレースの時期を迎えており、更に 2000 隻ほどの新造需要が見込まれるという報告もある。

パラグアイには常石グループが支援しているグローバルジャパン社が、首都アスンシオンの近郊に造船事業を立ち上げている。

パラグアイからの大豆などのバルク穀物の輸送増加が見込まれ、多くの河川バージの建造需要が生まれるものと期待されている。

3.2.3 民営化（公共湾施設貸出し・港湾コンセッション）

公共湾内は固体バルク、液体バルク、コンテナ貨物など、また更に細分化された貨物種類によりターミナルが区画され、港湾ターミナル事業者が区画内の用地や施設を借受け、荷役から保管といった物流業務に従事しターミナル運営を行なう。

公共湾における用地・施設の貸出し（Arrendamentos）は、入札を通じて決められ、下に述べる 2013 年の港湾法の法改正までは、入札の実施管理は個々の港湾のポート・オーソリティによって行なわれ、最も高い区画使用料を提示した業者が落札してきた。

2013 年 6 月 5 日付の法令第 12815 号および同 27 日公布の大統領令第 8033 号により、公共港の港湾施設貸出し契約については、入札の実施管理が ANTAQ によるものとなり、港湾ユーザーに対して請求する利用料の安さ、貨物取扱許容量の大きさ、貨物取扱時間の短さを評価して決めることとなった。

また、いわゆる港湾新法に先立つ 2012 年 12 月の港湾版 PIL において、公共港の港湾施設貸出し契約の実施に対して 2017 年までに総額 172 億レアルの投資を行なう事が発表された。

その後発令された港湾特別局令第 15 号により、入札の 23 地域の公共港を 4 つの入札ブロックに分け、合計で 159 区画の港湾施設貸し出し入札のスケジュールが公開された。

図表－ 5 0 港湾施設貸出入札予定リスト

| 港湾名 | | 施設貸出入札対象区画 | |
|----------------|-----------------------------|-------------|-----------|
| | | 特別港湾局令 第15号 | 連邦会計検査院提出 |
| 第一ブロック | Santos/SP | 26 | 9 |
| | Vila do Conde/PA | 7 | 4 |
| | Santarém/PA | 6 | 4 |
| | Belém, Miramar e Outeiro/PA | 13 | 12 |
| 第一ブロック計 | | 52 | 29 |
| 第二ブロック | São Sebastião/SP | 1 | - |
| | Salvador/BA | 4 | - |
| | Aratu/BA | 9 | - |
| | Paranaguá/PR | 25 | - |
| 第二ブロック計 | | 39 | - |
| 第三ブロック | Maceió/AL | 3 | - |
| | Suape/PE | 6 | - |
| | Recife/PE | 4 | - |
| | Cabedelo/PB | 8 | - |
| | Fortaleza/CE | 2 | - |
| | Itaqui/MA | 12 | - |
| | Santana/AP | 1 | - |
| 第三ブロック計 | | 36 | - |
| 第四ブロック | Rio Grande/RS | 6 | - |
| | Porto Alegre/RS | 2 | - |
| | Imbituba/SC* | 4 | - |
| | Itajaí/SC | 2 | - |
| | São Francisco do Sul/SC | 1 | - |
| | Rio de Janeiro/RJ | 4 | - |
| | Niterói/RJ | 2 | - |
| | Itaguaí/RJ | 1 | - |
| | Vitória/ES | 9 | - |
| Manaus/AM* | 1 | - | |
| 第四ブロック計 | | 32 | - |

(出典 港湾特別局 (SEP))

① オーガナイズド・ポートのコンセッション

州政府や地方自治体に運営が任せられてきたオーガナイズド・ポートについても、港湾全体の運営コンセッションを実施することがブラジル政府により検討されている。

オーガナイズド・ポートのコンセッションは入札を実施して決められ、港湾サービス料を最も安く、より多くの貨物取扱量を提示した事業者が落札する方針で有り、契約期間は 25 年間で事業状況により更新可能としている。

コンセッションのパターンとしては、新規の公共港に対して行なう場合と、既存のオーガナイズド・ポートの委託契約期間が終了するものについて、民間開放を行なう場合の 2 通りが考えられる。

今後、新マナウス港（アマゾナス州）、南部港（Porto Sul：7 バイーア州政府が所有者の新規民間ターミナルとして、連邦政府の設置許可を受けている）など、州政府から民間企業へのコンセッション化される可能性がある。

② 河川ターミナル事例

民間企業により設置された港湾施設のうち民間ターミナルは、旧港湾法令（1993 年法令 8630 号）においては、自社貨物のみを専門的に扱う、または余った処理能力でのみ他社の貨物も副次的に取り扱う事が認められた、排他性の高い私有施設という位置づけであり、ターミナル運営者外のユーザー利用は限定的であった。

港湾新法として知られる 2013 年 6 月 5 日付の法令第 12815 号および同 27 日公布の大統領令第 8033 号において、民間ターミナルとして他社貨物も広く受け入れが可能になるように規定変更している。

<変更既定の概要>

2013 年 6 月 5 日付の法令第 12815 号および同 27 日公布の大統領令第 8033 号により、民間施設設置の認可、および事業者との契約主体は現地 SEP（港湾管理局）となるが、手続きの実施管理は国家水運庁（ANTAQ）が行なうことが規定された。

民間港湾施設事業への参画資格は、運営本部がブラジルにある企業および民間/公共団体にあり、許可の有効期限は 25 年間で、事業状況により延長が可能である。港湾開設申請は事業計画者から ANTAQ へ民間施設設置の申し出を行なう。申請時には、民間ターミナルや貨物積み替え施設の場合は、施設で取り扱う貨物種類、収容能力について明記する。

同じ地域での同様な民間施設の乱立を避ける為、ANTAQ は官報を通じて申請内容の 30 日間の公示を行ない、公示期間中に同じ地域での施設設置の意思を持つ事業者が他にいないかを確認する。公示期間終了後に、港湾整備計画や整備との整合性、施設運営の事業性について ANTAQ が審査を行なう。

仮に公示期間中に同じ地域での複数事業者からの申請が提出された場合は、貨物種類は問わずにまとめて審査を行い、当該地域に二つ以上の施設が共存できないと ANTAQ が判断した場合には、事業希望者に再提案期間として 30 日間を与え、ANTAQ による再審査で適任である事業者が選定される。同じ地域で同種の施設の申請が複数あっても相互の操業に支障を来しないと ANTAQ が判断する場合はこの限りでなく両社に事業許可が下りる。

民間ターミナルを始めとする民間設置施設の建設・運営の手続きは、まだ具体的な進捗の無いオーガナイズド・ポートの港湾施設貸し出しやオーガナイズポート自体の運営コンセッションとは異なり、民間企業のイニシアチブによりプロセスが開始され、入札が無い事から、順調な滑り出しを見せた。2013 年 6 月の法令第 12815 号、大統領令第 8033 号の発令から 2014 年 10 月末時点で、次ページ表の通り、既存施設の拡張も含めて既に 33 件の民間運営施設設置が承認され、投資見積総額は 102.4 億リアルと報告されている。

図表－５１ 法令第 12815 号（2013 年）発令以降に設置許可を受けた民間港湾施設一覧

| 地域 | 施設種別 | 運営企業 | 州 | 所在市 | 投資額 (万レアイス) | 取扱貨物 |
|-----|------|---|----|---------------------|----------------|-----------------------|
| 中西部 | ETC | Louis Dreyfus Commodities Brasil SA | GO | São Simão | 1,219.7 | バルク農作物 |
| 中西部 | ETC | Caramuru Alimentos S.A. | | | 410.0 | バルク農作物 |
| 中西部 | TUP | Caramuru Alimentos S.A. | | | 870.0 | バルク農作物 |
| 北部 | ETC | RONAV | AM | Manaus | 300.0 | 一般貨物 |
| 北部 | ETC | Transporte Bertolini (Porto EAG) | | | 18.0 | 一般貨物 / バルク農作物 |
| 北部 | TUP | Ipiranga Produtos de Petróleo SA Manaus | | | 981.0 | バルク液体 |
| 北部 | TUP | Mineração Buritirama SA | PA | Barcarena | 5,235.0 | バルク鉄鉱石 |
| 北部 | | Hidroviás do Brasil - Vila do Conde SA | | | 50,527.6 | バルク農作物 |
| 北部 | ETC | Rio Turia Serviços Logísticos Ltda - TERFRON | PA | Itaituba | 5,050.5 | バルク農作物 |
| 北部 | | Hidroviás do Brasil - Miritituba SA | | | 20,000.0 | バルク農作物 |
| 北部 | | Cia Norte de Navegação e Portos - CIANPORT | | | 4,380.0 | バルク農作物 |
| 北部 | ETC | Transporte Bertolini (Juruti) | AP | Santana | 115.7 | 一般貨物 |
| 北部 | TUP | CIANPORT | | | 13,700.0 | バルク固体 |
| 北部 | TUP | AMMAGGI Exportação e Importação | RO | Porto Velho | 10,000.0 | バルク農作物 |
| 北部 | ETC | Transporte Bertolini (Porto Cujumbizinho) | | | 333.2 | バルク農作物 |
| 北部 | TUP | AMAZONGÁS DISTRIBUIDORA DE GÁS | | | 30.0 | バルク液体 |
| 北部 | ETC | Ecoporto Praia Norte | TO | Praia Norte | 1,640.0 | バルク農作物 |
| 北東部 | TUP | Porto Sul | BA | Ilhéus | 242,198.0 | バルク固体 / 一般貨物 / コンテナ貨物 |
| 北東部 | TUP | BAMIN - Bahia Mineração | | | 89,800.0 | バルク鉄鉱石 |
| 北東部 | TUP | Estaleiro Enseada Indústria Naval | | Maragogipe | 8,500.0 | 一般貨物 |
| 南東部 | TUP | Estaleiro Jurong Aracruz | ES | Aracruz | 50,000.0 | 一般貨物 |
| 南東部 | TUP | Manabi Logística | | Linhares | 150,000.0 | バルク鉄鉱石 |
| 南東部 | TUP | SS Naval Comércio e Serviços Ltda | | Vila Velha | 500.0 | 一般貨物 |
| 南東部 | TUP | Estaleiro Brasa | RJ | Niterói | 6,000.0 | 一般貨物 |
| 南東部 | TUP | Flexibras - TUP Technimp | | São João da Barra | 14,245.0 | 一般貨物 |
| 南東部 | TUP | Intermoor do Brasil Serviços Offshore de Instalação | | | 7,360.0 | 一般貨物 |
| 南東部 | TUP | NOV Flexibles Equipamentos e Serviços LTDA | | | 53,700.0 | 一般貨物 / コンテナ貨物 |
| 南東部 | TUP | LLX Açúcar operações portuárias SA (拡張) | | | 28.6 | バルク固体 |
| 南東部 | TUP | SAIPEM do Brasil | SP | Guarujá | 1,700.0 | 一般貨物 |
| 南東部 | TUP | SAIPEM(拡張) | | | 16,500.0 | 一般貨物 |
| 南東部 | ETC | Louis Dreyfus Commodities Brasil SA | | Pederneiras | 1,029.6 | バルク固体 |
| 南東部 | TUP | Ultrafértil (拡張) | | Santos | 225,700.0 | バルク固体/液体 |
| 南部 | IPT | Fundação Municipal de Turismo de Porto Belo | SC | Porto Belo | 175.0 | 旅客 |
| 南部 | TUP | TGSC - Terminais de Granéis de Santa Catarina | | S. Francisco do Sul | 41,904.3 | 農作物バルク |
| 南部 | TUP | CMPC Celulose Riograndense Ltda.(拡張) | RS | Guiaba | 11,550.5 | 繊維 |

(出典 港湾特別局 (SEP))

図表－5 2 河川コンテナターミナルの様子



③ 民間港湾施設プロジェクト例

◆ Embraport（サンパウロ州サントス）

民間ターミナルの例として、サンパウロ州サントス市左岸エリアのバルナベ半島に建設された Embraport がある。元々の設立者である COIMEX グループの他、2009 年に輸送インフラ会社 Odebrecht Transporte 社とドバイのターミナルオペレーターである DP WORLD 社が株主として参画している。現在はコンテナターミナルとして年間 120 万 TEU の取扱能力を持ち、将来的にコンテナ貨物 200 万 TEU および液体バルク 20 億リットルにまで拡張する予定である。また、OCR（光学文字読み取り装置）や入港ドライバーの指紋認証システムを取り入れるなど、安全・効率性を高めたオペレーションを売りにしている。

香港・シンガポール・上海等アジア向け貨物路船が運航開始しており、貨物トラフィックの集中が慢性化しているサントス港の代替利用港としても期待されている。

図表－5 3 Embraporto 全景



◆ パラー州イタイトゥーバの民用ターミナル・積替え施設計画

2014年の段階で、3つの積替え施設の設置許可が下りている北部パラー州イタイトゥーバ市は、アマゾン水系のタパジヨス川沿いにある。道路はBR-230号線・163号線とつながり、市内のミリチトゥーバ地区とマット・グロッソ州シノッブ市を結ぶ鉄道建設および民間へのコンセッションも将来計画されている。内陸のマット・グロッソ州の主要産品である大豆の輸出には、南東部サントス港や南部パラナグア港を積出港とする事が主であり、2,000 kmを超える道路輸送で運ぶため、輸送コストもかかり、また収穫期には両港付近の交通渋滞が悪化する原因になっている。そのため、アマパー州サンタナ、パラー州ヴィラ・ド・コンデ（PA）といった北部の港湾を積出港とする事での時間・輸送コスト圧縮が農業界から常に提案されていた。北部海港への河川によるアクセス拡充のため、イタイトゥーバを道路、また将来建設予定の鉄道の中継点として積替え施設を建設し、コンボイ船による海港への輸送を実現するのが狙いである。

図表－54 陸路輸送と輸出に向かう河川航行の様子



左：トラックによる穀物輸送

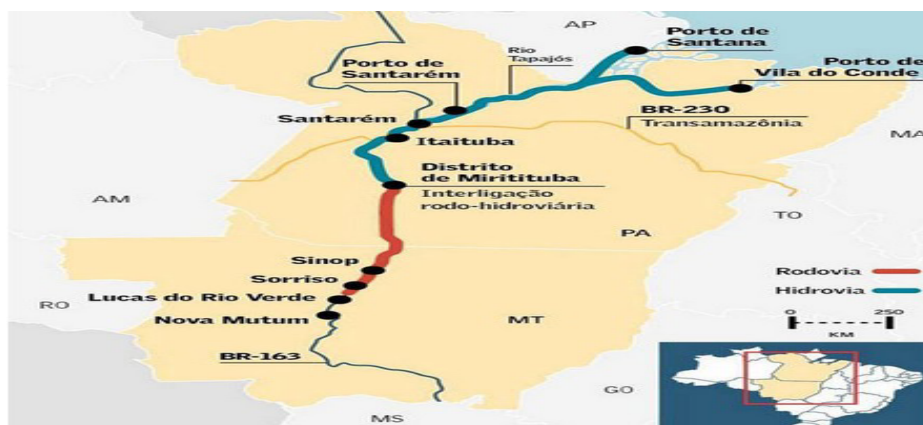


右：バージによる輸出港までの河川航行

(出典：Jetro 調査レポート)

既に ANTAQ の許可を受けている3施設のほかにも Bunge、Cargill 社といった国際農業メジャーもミリチトゥーバ地区の用地を購入し、民用ターミナルや貨物積替え施設の建設を計画しており、今後20億レアルの投資を行なう事をタパジヨス川民用ターミナル・貨物積替え施設協会（ATAP）が発表している。

図表－55 イタイトゥーバ周辺輸送ルート



(出典：ATAP)

④ 港湾アクセスの強化-浚渫

ブラジルの海港では、港湾周辺の水路・泊地において沈泥が堆積し必要な水深や幅が確保出来ず、このため、大型貨物船が入港できずに積荷を減す若しくは満潮での水位上昇を待たざるを得ないという問題があり、国内最大の港であるサントス港を始め、多くの港湾で顕在化している。そのため、海底の土砂を浚い、船舶が満載喫水で入港できるための大規模な浚渫作業が必要となっている。

2007年のPAC1の一環で国家浚渫プログラム（PND: Programa Nacional de Dragagem）が打ち出され、サントス港を含む15港に16億レアルを投資し浚渫を実施した。ただし、当時の浚渫事業には事業者の技術面、および政府の事前調査の精度面での問題があり、目標の水深を確保する事ができず、サントス港では已然として大型貨物船がコンテナバースにアクセスできない状態が続いた。

2012年に第二次国家浚渫プログラム（PNDII）を発表し、その後港湾版PILのプロジェクトに組み込まれ、浚渫事業に38億レアルを投じ、港湾アクセス部の深化およびその水深のメンテナンスを行なう事となった。浚渫事業者は国際入札によって決定され、入札の実施・管理はSEPが行なう。

当初、図表-56に示すような20港湾を10ブロックに分け、ブロック単位で2014年及び2015年で20港の入札実施を予定していたが、スケジュールが遅れている。

図表-56 第二次国家浚渫プログラム（PNDII）浚渫事業予定

| No | 港湾名 | 州 | 事業タイプ | 浚渫量 (万 M3) | 水深 (M) | 契約期間 | 公告予定 |
|----|----------------------|----|------------|---------------|-----------|-------|----------|
| 1 | Santos | SP | 適合化 | 893 | 15.0 | 3年8ヶ月 | 2014年5月 |
| | | | メンテナンス | 1320 | 15.0 | | |
| 2 | Rio de Janeiro | RJ | 浚渫/適合化 | 273 | 15.0 | 3年6ヶ月 | 2014年6月 |
| 3 | Rio Grande | RS | 適合化/メンテナンス | 3300 | 18.0 | 4年 | 2014年9月 |
| | Paranaguá | PR | 浚渫/メンテナンス | 1103 | 16.0 | | |
| 4 | Fortaleza | CE | 適合化 | 110 | 14.0 | 6ヶ月 | 2014年10月 |
| | Maceió | AL | 浚渫 | 193 | 12.5 | | |
| 5 | Niterói | RJ | 浚渫 | 550 | 11.0 | 1年6ヶ月 | 2015年1月 |
| | S. Gonçalo | RJ | 適合化 | | 11.0 | | |
| 6 | Itaguaí | RJ | メンテナンス | 600 | 21.0 | 4年 | 2015年2月 |
| | Vitória | ES | メンテナンス | | 14.0 | | |
| | Salvador | BA | メンテナンス | | 14.0 | | |
| | Maceió | AL | メンテナンス | | 12.5 | | |
| 7 | Recife | PE | メンテナンス | 900 | 11.5 | 4年 | 2015年3月 |
| | Suape | PE | メンテナンス | | 20.0 | | |
| | Cabedelo | PB | メンテナンス | | 12.5 | | |
| | Natal | RN | メンテナンス | | 12.5 | | |
| | Fortaleza | CE | メンテナンス | | 14.0 | | |
| 8 | Itajaí | SC | 適合化 | 810 | 14.0 | 4年 | 2015年4月 |
| | São Francisco do Sul | SC | 適合化 | | 14.0 | | |
| | Imbituba | SC | メンテナンス | | 17.0 | | |
| 9 | Cabedelo | PB | 浚渫 | 340 | 12.5 | 1年6ヶ月 | 2015年5月 |
| 10 | Suape | PE | 浚渫 | 100 | 20.0 | 1年 | 2015年6月 |

※「適合化」はPND Iにおける浚渫工事の再工事を意味。

(出典：港湾特別局（SEP）)