

第5章

セラード地帯における農業
開発の現状とプロデセール
事業によるインパクト

第5章

セラード地帯における農業開発の現状と プロデセール事業によるインパクト

セラード地帯では、1973年の「PADAP計画」、1975年の「POLOCENTRO計画」を経て1979年から「プロデセール事業」が実施され、この四半世紀の間に短期作物用の耕地1,000万ha、永年性作物用の耕地200万haが全く新たに開発された。現在、牧草地も含めた農地開発面積は5,700万haを越え、さらに拡大を続けている。このようなセラード地帯の農業開発の推進役は大豆であった。1975年時の同地帯の大豆生産量は、国内総生産量の4%程度であったが、2000年には53%を占めるようになり、今後の国内の増産も同地帯が担う勢いである。

同地帯での大豆の生産増大は、ブラジルをアメリカに次ぐ世界第2位の大豆生産国に押し上げ、国際市場価格の変動に影響を及ぼすまでの存在とした。また、大豆の生産は、トウモロコシ、綿花、コーヒー等の生産を誘発すると共に、アグロインダストリーの発展に寄与し、流通回廊の変化を促進しながら、新たなアグリビジネスの興隆をもたらしている。

本章の目的は、セラード地帯における農業開発の現状とプロデセール事業によるインパクトを把握することである。農業開発の現状は、セラード地帯における主要作物の生産推移と大豆の産地拡大が流通回廊及び穀物メジャーの動向に与えた影響面から検討する。同事業によるセラード農業開発への影響については、直接的及び間接的なインパクトに分けて検討する。直接的インパクトは、プロデセール事業が実施された地域への社会経済及び農業生産の実施効果の側面から把握する。間接的インパクトは、セラード地帯における大豆の生産増大が、環境、国家経済、国内農業及び国際市場へ与えた影響をプロデセール事業と関連付けながら明らかにする。

5.1 セラード地帯における農業開発の現状

5.1.1 大豆を中心とする新たな穀物生産地の形成

図5.1.1は、セラード地帯¹⁾における大豆、トウモロコシ、コーヒー及び綿花の生産量と国内総生産量に対する占有率の推移を示したものである。このうち大豆の生産量は、1975年の43万トンから2000年には1,666万トンへと約38倍の増加である。また、作付面積は、33万haから645万haへと20倍近く拡大した。この結果、同地帯の大豆の全国生産量に占める割合は、1975年の4%から2000年には53%と急速に増大している。

大豆と同じ土地利用型作物であるトウモロコシのセラード地帯での生産量は、1975年の456万トンから2000年には1,257万トンへと2.8倍近く増加し、全国生産量に占める割合も28%から40%へと増大した。また、ブラジルの伝統的な農作物であるコーヒー及び綿花の生産量も1980年代から急激な成長を示しており、全国生産量のそれぞれ50%及び80%を占める状況にある。

1)セラード地帯だけを対象とした農業統計に関するデータは存在しない。このためセラード地帯の農業生産量には、「第2章の表2.1.1」に示した、Minas Gerais、Goias、Mato Grosso、Mato Grosso do Sul、Maranhão、Bahia、Ceará、Piauí、Tocantins、Rondônia、Paráの各州とDistrito Federalの農業統計データを用いている。「セラード農牧研究センター（CPAC）」においても同様にこれらの州の生産統計データを用いている。

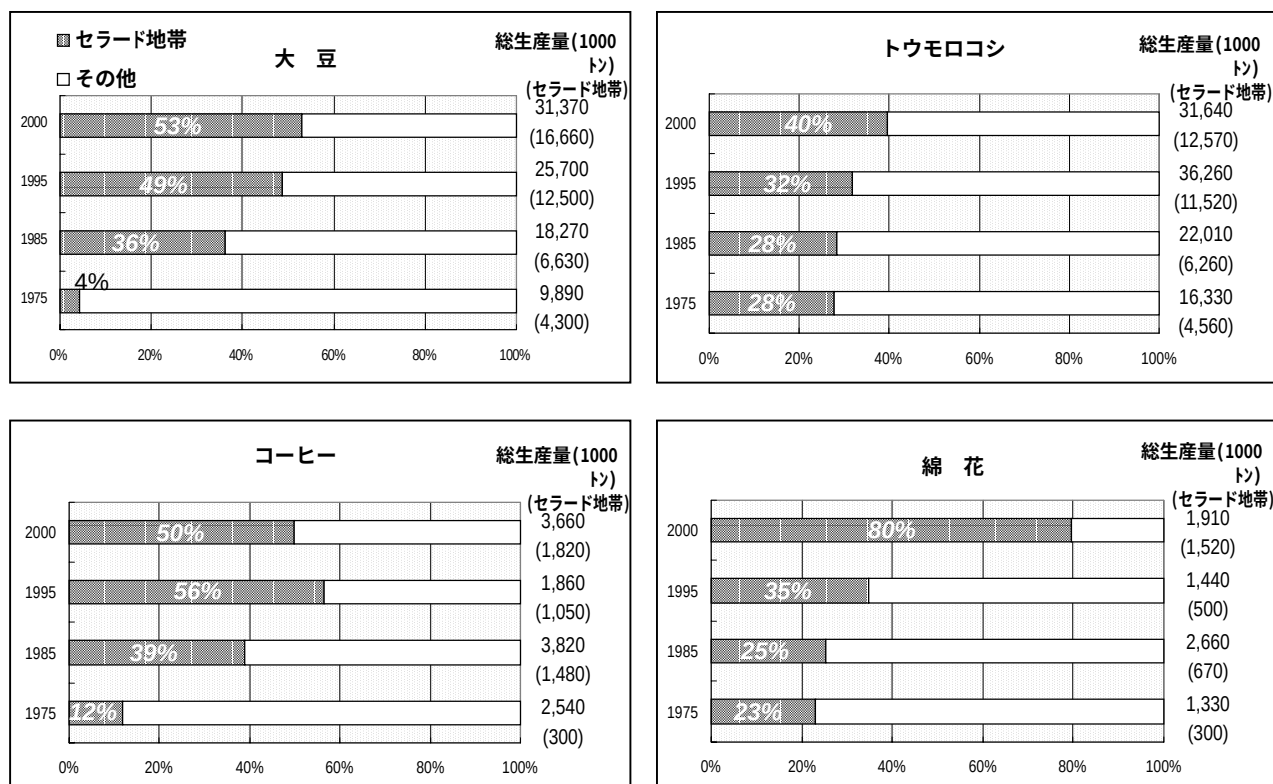


図 5.1.1 セラード地帯における大豆、トウモロコシ、コーヒー、綿花の生産量と国内総生産量に対する占有率の推移

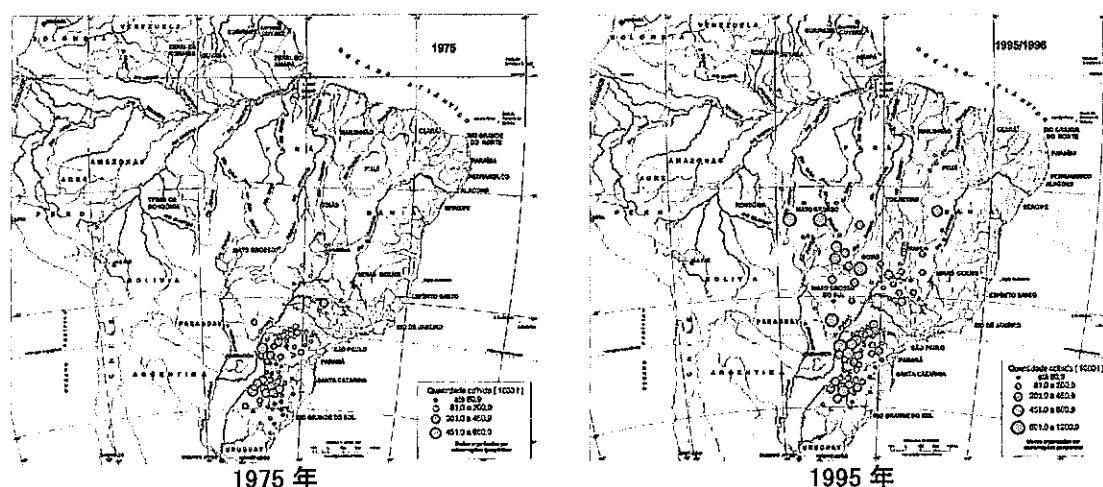
セラード地帯の農業開発において優先的に導入された大豆は、その顕著な生産拡大によって同地帯での農業生産の可能性を示すと同時に、他の農作物生産の増大を誘発した。大豆はセラード地帯における農業開発の牽引役を果たしたといえる。このような大豆の生産拡大の要因は、1970 年代初めの大豆、トウモロコシを中心とする穀物の国際価格の高騰があげられる。特に、アメリカによる大豆禁輸措置は、穀物の国際相場を急騰させ大豆生産を刺激することとなった。他方、次のような大豆の商品及び作物特性が生産増大に貢献したことにも留意する必要がある。

- 大豆は食用としてだけではなく、大豆油及び家畜用飼料（エサ）としての大豆粕など加工利用度が高く、コモディティとしての潜在的な世界市場が大きかった（国内消費向け農産物ではセラード開発の原動力にはなり得なかった）。
- 大豆は典型的な土地利用型作物であり、大型農業機械の導入が収益性の確保に不可欠である。広大かつ平坦な土地条件下にあるセラード地帯は、その条件に適合していた。
- ブラジル政府は、1975 年から南部のパラナ州において大豆研究所を設立し、品種改良の取り組みを開始するなど、大豆の研究実績があるとともに、大豆栽培の普及の素地を有していた。

- d) 大豆は、豆科作物特有の根粒菌による空中窒素の固定能力が高く、セラード地帯における貧栄養土壌の肥沃化改良に適していた。

5.1.2 セラード地帯を中心に拡大する大豆及び主要穀物の産地

図 5.1.2 は、ブラジル大豆産地が拡大していく推移を示したものである。同図からは、大豆産地が 1970 年代の南部地域のパラナ (PR) 及びリオ・グランデ・ド・スル (RS) の両州から暫時、セラード地帯に位置する中西部地域のマットグロッソ (MT)、ゴイアス (GO) 及びマットグロッソ・ド・スル (MS) の各州並びに南東部のミナスジェライス (MG) 州と西部のバイア (BA) 州へと拡大していることがわかる。また、最近では、マラニョン (MA) とトカンチンス (TO) の各州を経て、さらにはアマゾン地域に属するピアウイ (PI)、ロンドニア (RO) 及びロライマ (RR) の各州でも大豆生産が開始され、産地は北進を続けている。



出典：IBGE, Atlas Nacional do Brasil, 2001

図 5.1.2 ブラジルにおける大豆産地の推移

また、次図 5.1.3 は、セラード地帯の主要作物である大豆、トウモロコシ、コーヒー及び綿花の生産量の推移を州別にとりまとめたものである。主要作物の生産地域は、セラード地帯の農業開発の進展にあわせるように、総じて南部地域から中西部や北東部・北部地域へと拡大、移動している。大豆の産地移動の結果、伝統的な産地である南部地域大豆の国内総生産量に占める割合は、1975 年の 89% から 2000 年には 42% へと半減した。その一方で、セラード地帯大豆生産が急増し、それに引きずられるようにトウモロコシ、コーヒー、綿花の農作物生産も増加し、従来のブラジルの農業生産地図は大きく塗り替えられることとなった。

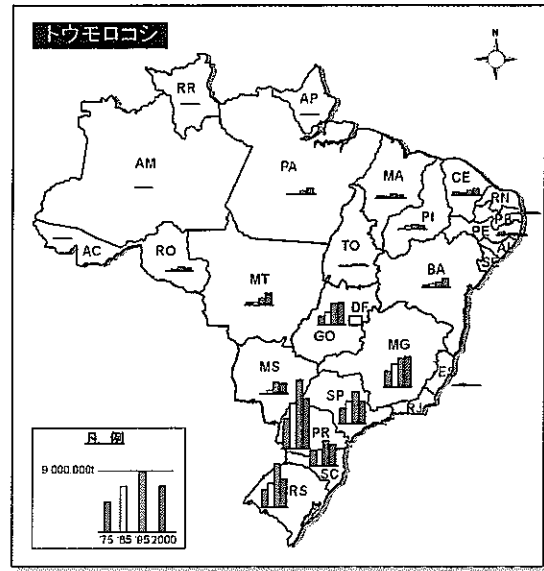
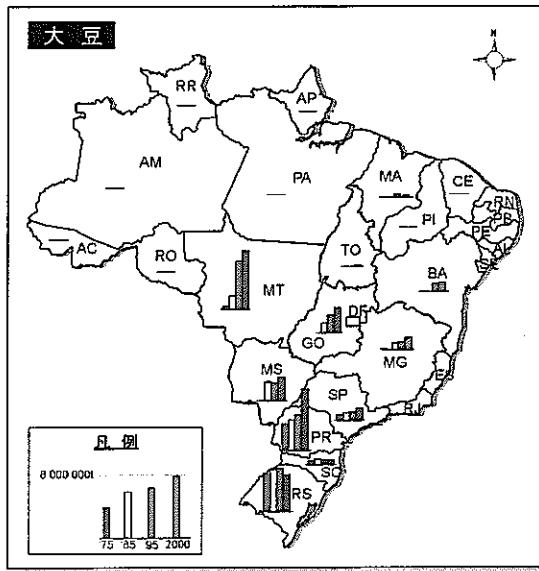


図 5.1.3 (1) 大豆、トウモロコシの州別生産量の推移

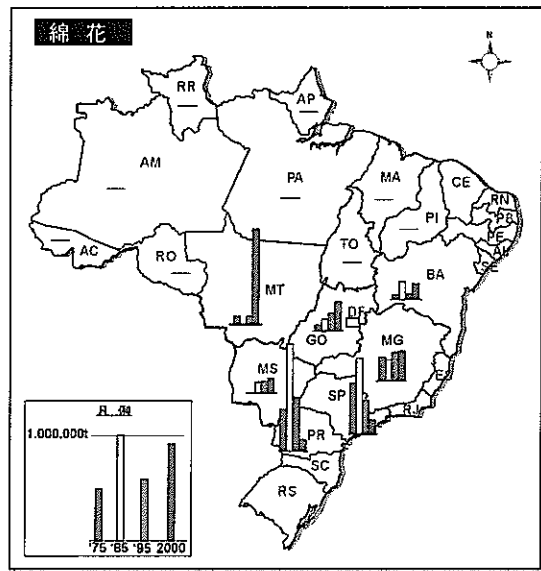
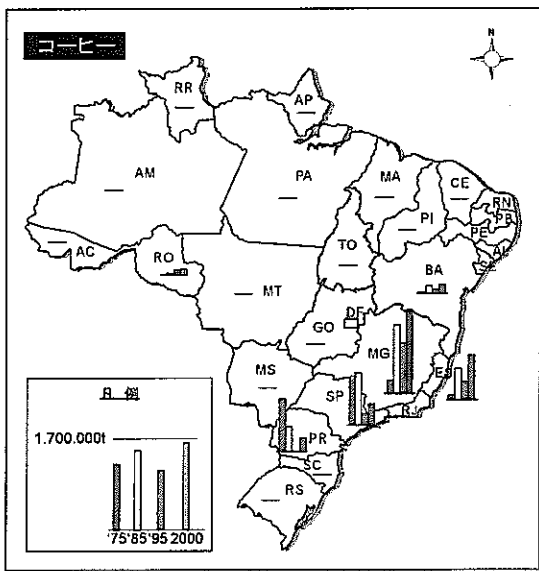


図 5.1.3 (2) コーヒー、綿花の州別生産量の推移

5.1.3 輸出流通回廊への影響

(1) 大豆産地の拡大による搬出ルートの多角化

セラード地帯における大豆産地の拡大は、大豆の輸出流通回廊にも変化を発生させている。南部地域が大豆の主産地であった1980年代までの輸出用大豆の積出港は、パラナ州のパラナグア港（Paranagua）が中心であった。しかし、南部地域からセラード地帯へ大豆産地の拡大は、下図5.1.4に示すように大豆の搬出ルートの多角化をもたらしている。大豆の輸出ルートは、従来の南部のパラナグア港とともに、セラード地帯を起点とするアマゾン河中流のイタコアチアラ港（Itacoatiara）やカラジャス鉄道を利用したマデイラ港（Ponta da Madeira）のルートが1990年代に新たに開発され、搬出ルートの多角化が急速に進展している。

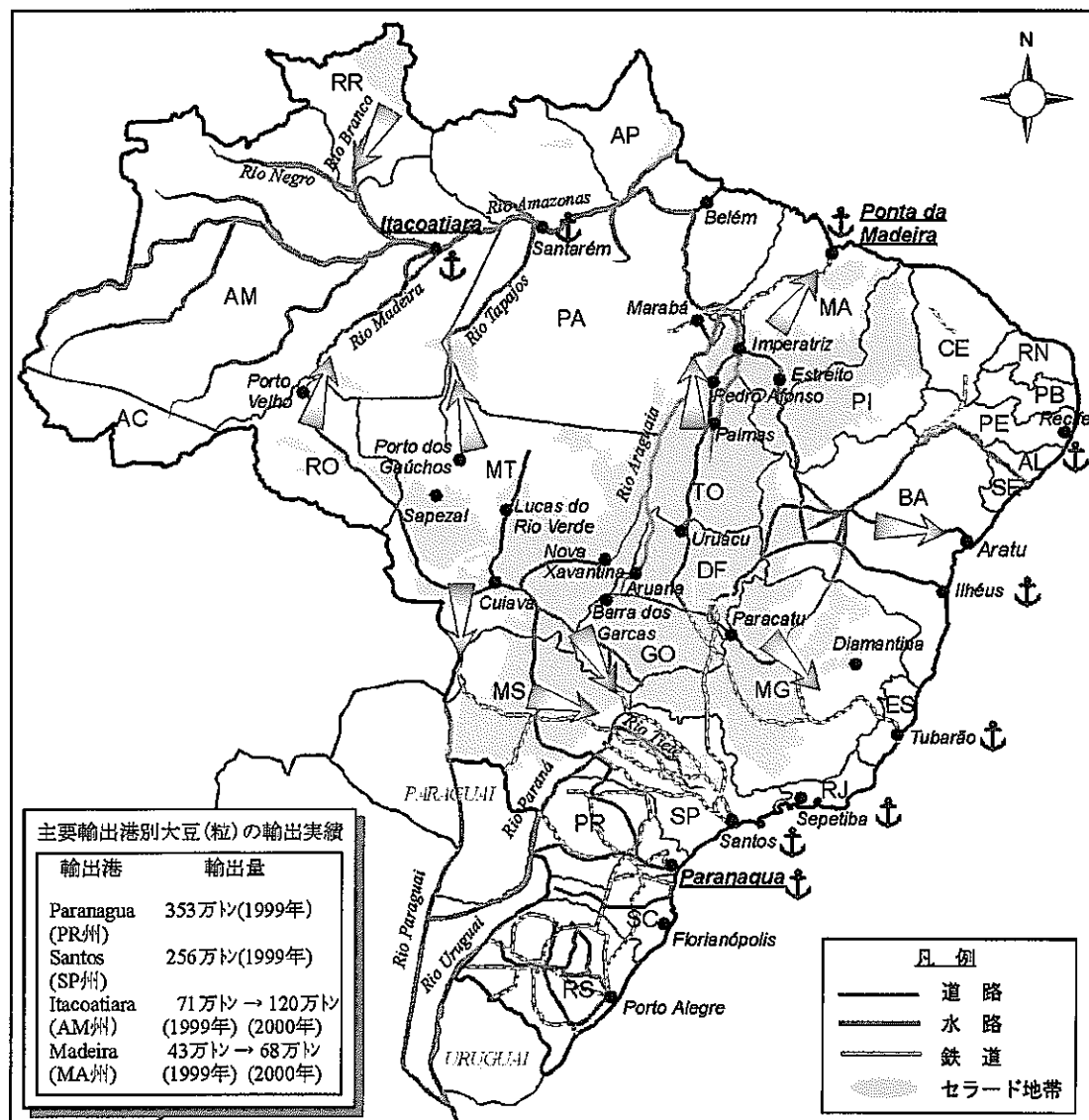


図 5.1.4 大豆産地の拡大と搬出ルートの多角化

(2) 輸送手段と輸送コスト

大豆の新たな搬出ルートの開発は「ブラジルコスト」¹⁾と呼ばれる輸送コストの削減を念頭に置いている。ブラジル国における物流の輸送手段は、道路輸送が 63%と圧倒的な割合である。次いで、鉄道 20%、水路輸送 13%である。道路への依存度が高いのは、1960 年代からの自動車産業の育成と、ブラジリアへの遷都に代表される内陸部開発のための幹線道路網の整備にあるとされている（GEIPOT、2000）。

図 5.1.5 は、穀物運搬における輸送手段別コストをまとめたものである。同図から「ブラジルコスト」の削減には、鉄道と水路輸送の活用が有望であることが分かる。セラード地帯における大豆の生産地は、いずれも内陸部に位置するため、輸送コストはアメリカ²⁾に比べて割高となっ

ている。アメリカの場合は、穀物輸送の 61%が水路輸送であり、23%が鉄道、13%が道路の構成である。セラード地帯において大豆の水路輸送が進めば、「輸送コストは短期的に 45%、中期的には 60%の低減が可能(FGV、AGROANALYSIS、Vol.20、2000)」と見られている。

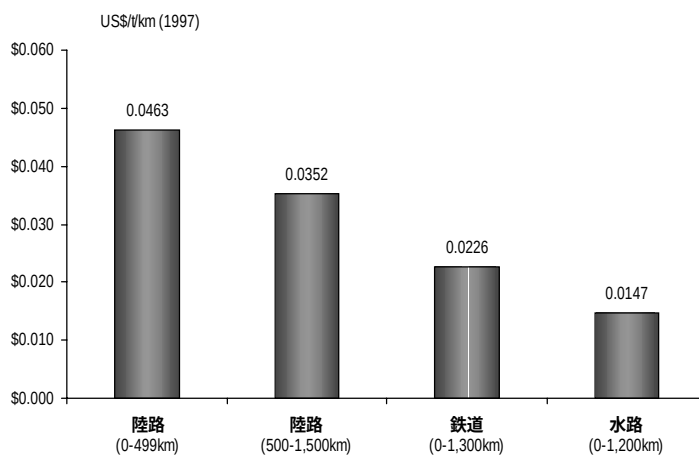


図 5.1.5 ブラジルの穀物運搬における輸送手段別コスト

(3) 新たな輸送回廊の動向

水路及び鉄道によって輸送コストの大幅な低減が期待されることから、ブラジル国では、政府と民間企業（穀物メジャー、輸送会社等）によって、河川と鉄道の水陸複合による輸送回廊の開発が進められている。大豆の輸出及び輸送流通回廊の整備は、同時に貯蔵サイロ、倉庫、港湾施設等の農産物流通関連インフラの近代化や改善を伴っており、輸送面を含めた流通コスト全般の削減が期待されている。一部地域では、既に輸送インフラが完成しているが、インフラ整備にともなう環境問題のほかに、事業資金の調達、インフラ施設の民営化、運営管理体制の確立等の面から計画実現にあたっての課題も少なくない。

¹⁾ ブラジルコストとは、産地から輸出港までの遠距離輸送にともなう輸送コストのほかに、高い金利や複雑な税体制を含めて呼ばれる。

²⁾ ブラジルコストにおける大豆生産地から輸出港までの平均距離は、1,400kmである。平均輸送コストは、50～60US\$/tである。アメリカの場合はミシシッピ河沿岸に搬出する大豆の輸送コストは 6.6US\$/tである。

以下では、大豆の主産地としての発展が著しい、中西部及び北部地域における新たな輸出回廊として「北西部輸送回廊（Noroeste）」と「中北部輸送回廊（Centro-Norte）」を中心に上げその動向について概説¹⁾する。

1) 北西部回廊（Noroeste）

図 5.1.6 に示すように北西部回廊は、マットグロッソ州北部、 Rondônia 州及びアマゾナス州南部をつなぐ大豆輸送システムである。アマゾン河の支流であるマデイラ川とアマゾン河本流の河川輸送が重要な役割を果たしている。これら河川輸送の終点はアマゾン河中流に位置するイタコアチアラ港であり、ここで穀物専用の輸送船（5 万トン）に積み替えられ、ヨーロッパ及び日本等へ大豆が輸出されている。

同回廊による大豆の輸送経路と距離は次のとおりである。

■起点：マットグロッソ州サペザル地区→（陸路輸送 900km）→ Rondônia 州ポルト・ベリョ港→（河川輸送 1,050km）→イタコアチアラ港

マデイラ川の水路利用にあたっては、ブラジル資本の地場企業であるマギーグループ（Andre Maggi）が直営農場のあるサペザル（Sapezal）地区からポルト・ベリョ（Porto Velho）港につながる国道 364 号線までの道路整備を実施している。同様にマギーグループは、

グループ内企業である Hermasa 社を通じて、同輸送回廊整備としてイタコアチアラ港を新設し、ポルト・ベリョ港を整備した。輸出回廊の整備には、総額 9,000 万 US\$ を投入しており、アマゾン開発庁とブラジル社会経済開発銀行（BNDES）からの融資を受けて実施した（Hermasa 社での聞き取り結果、2001）。マギーグループの大豆は、日本の商社が直接買い付けて同輸出ルートを通じて出荷している。

マギーグループによるイタコアチアラ港からの大豆の輸出は、1997 年の 32 万トンから 2001 年には 120 万トンに達しており、将来的には同輸出回廊を活用して毎年 150 万

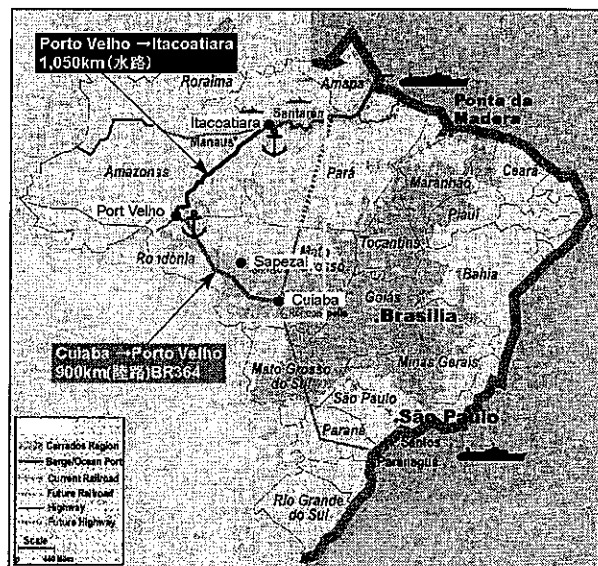


図 5.1.6 北西部回廊

¹⁾ これらの情報については、「ブラジルの輸送インフラ整備-MERCOSUL-をにらんで、海外投融資情報財団、2000 年」の資料と現地での聞き取り調査をもとにとりまとめている。なお、ブラジル国の輸送インフラ整備計画については、「ブラジル中期開発計画（Avança Brasil）,2000-2003」に詳しい。

トンの輸出を計画している。本輸出回廊の利用により、従来のパラナグア港へのルートに比べて輸送距離を短縮し、1トン当たり大豆の輸送コストは30%の削減を果たした。また、帰りのバージ船を利用して直営農場（大豆、綿花等）の肥料を輸送しており、生産コストを低下させ競争力の向上を図っている。

2) 中北部回廊（Centro-Norte）

中北部回廊と名づけられるこの輸出回廊は、地図上では図 5.1.7 で示すように、南北鉄道計画に象徴されるブラジルの北部地帯を南北に縦断する回廊である。同回廊は、以下の輸送手段を活用した水陸複合型の輸送システムによって構成されている。

■水路：アマゾン河と合流するトカンチンス川（420km）、アラグアイ川（1,230km）とそれに連なるリオ・ダス・モルテス川（580km）を利用した水路。

■陸路：ベレンとブラジリアを結ぶ国道 153 号線、それにマラニョン州の州都 São Luis（サンルイス）市にあるポント・ダ・マデイラ港とイタキ港。

■鉄道：カラジャス鉄道（600km）と南北鉄道（230km）の鉄道 2 線。

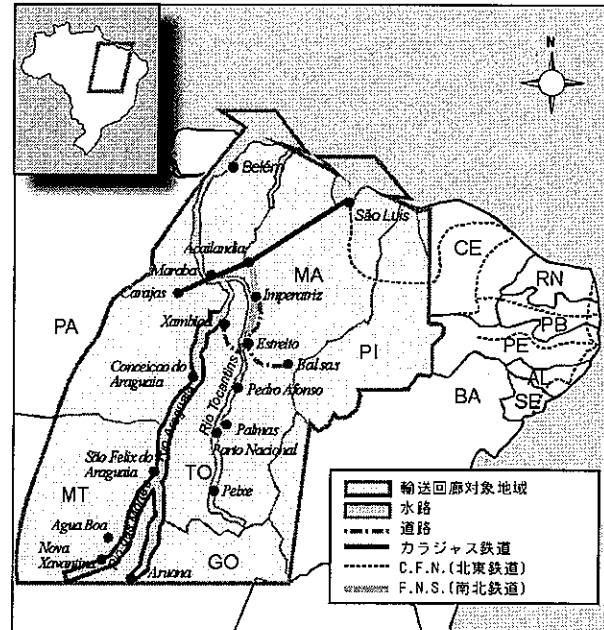


図 5.1.7 中北部回廊

同輸送回廊の受益地域は、マットグロosso州東部、ゴイアス州北部、マラニョン州南部、トカンチンス州、ピアウイ州南部及びパラー州南部のセラード地帯である。これら輸送システムの整備については、既に南北鉄道がインペラトリスまで敷設延長されている。

3) 北東部（Nordeste）回廊

同回廊を構成するのは、サンフランシスコ川水系を利用した水路と水路上にあるピラポラ市（ミナスジェライス州）とペトロリーナ市（ペルナンプコ州）につながる道路である。同輸送回廊の恩恵を受けるのは、ミナスジェライス州、バイア州西部、ペルナンプコ州内陸部及びピアウイ州南部である。同輸送回廊はサンフランシスコ川とその支流が主な回廊であり、ピラポラ市を通じて東北部地域と結ばれる。このため国内市場における重要度が高く、主にバイア州西部やミナスジェライス州からの穀物がこのルートを通り、ブラジル東北部へと供給される。

5.1.4 セラード地帯への穀物メジャーの進出

(1) 大豆の生産増大を起因とする穀物メジャーの進出

セラード地帯における大豆産地のダイナミックな拡大は、穀物商社（穀物メジャー）の動向にも影響を与えている。穀物メジャーがブラジル市場で活動を始めたのは、1970年代初頭であり、綿実油、ピーナッツ加工の分野が中心であった。セラード地帯での大豆生産が拡大する1980年代以降には、多国籍穀物メジャーであるCARGILL、BUNGE、SANTISTA、ANDERSON、CEVAL等が相次いで進出し、1990年からはADMが進出した。これら多国籍穀物メジャーは、大豆の買付けから大豆油及び大豆粕の生産、流通、輸出まで農業関連産業分野へ本格的な進出を果している。

セラード地帯の大豆は、北半球に位置する米国大豆生産の端境期に生産される。このことは、年間を通じた供給体制確立を目指す穀物メジャーの国際戦略に合致し、セラード地帯への進出の大きな要因となった。また、「第3章」で述べたように、大豆生産農家の多くは累積債務問題等により銀行からの低利融資を受けることが困難なため、穀物メジャーの提供する豊富な「青田貸し資金（soja verde）」に営農資金を依存する状況にある。同資金は、ブラジル国の不十分な制度金融を補う役割も同時に果している。

1) バイア州における多国籍穀物メジャー進出の事例

第2期プロデセール事業地区が位置するバイア州（Bahia）西部と第3期事業地区のあるマラニョン州（Maranhão）では、BUNGE（CEVALを吸収合併）やCARGILLなどの穀物メジャーが大規模な事業展開を行っている。特に、バイア州西部のセラード地帯は、1986年のプロデセール事業の開始を契機に北東部地域（Nordeste）における大豆主産地を形成しつつあり、同時に主要穀物メジャーの事業活動が拡大し、活発化している。

バイア州における総作付面積は、85万haであり、このうちの72%に相当する62万haは大豆である。同州の大豆の総生産量は、155万トンであり、全国生産量の約5%を占める状況にある（Bahia州政府、2000年）。穀物メジャーによる同州の大豆の取扱量は、表5.1.1に示すとおりである。バイア州における大豆の生産量の97%は5つの穀物メジャーによって買い取られており、このうちBUNGEとCARGILLがそれぞれ、60%及び25%を占めている。

表 5.1.1 バイア州における穀物メジャーの大豆の取扱量 (1999/2000 年)

穀物メジャー	取扱量 (トン)	割合(%)
BUNGE	920,000	60.0
CARGILL	390,000	25.0
MATOSUL	96,200	6.2
CARAMURU	70,000	4.5
A.D.M	18,000	1.2
その他商社	10,000	0.6
種子用	35,000	2.3
その他用途	10,000	0.2
合 計	1,549,200	100.0

出典: CEVAL 資料、2000

BUNGE は、2005 年までにバイア州における大豆の作付面積は 180 万 ha、生産量は 324 万トンに達すると予測している。このような状況から BUNGE では、今後、7 万トン規模のサイロと 10 万トン規模の倉庫建設を計画中である。同様に CARGILL は、同州で新たに 173 万 ha の農地の開発が可能であると独自の調査に基づいた推測を行っている。さらに、ブラジル国内における大豆総生産量の 20%を独占する戦略目標を有し、既に 18%を占有している。さらに、同社は、今後、バイア州において、大豆生産量の 30%を占有する構えであり、このために新規のサイロや倉庫を増設中である。

CARGILL は、大豆の積み出し港としてバイア州の州都サルバドルの南に位置するイリエウス (Ilheus) 港を使用している。同港からシカゴ向けの FOB 価格は 229US\$/トンである。同社は、新たな流通回廊開発の一環として整備が進むマラニョン州のマデイラ港からの輸出を検討している。同港は、イリエウス港よりもシカゴ市場に近いほか、水深が深く大型船の接岸が可能であり、港湾施設の近代化による大豆の貯蔵施設の整備が進んでいる。CARGILL では、同港からの大豆の搬出により、大豆のトン当たりの FOB 価格が 251US\$へ上昇すると見込んでいる。

2) マットグロッソ州におけるブラジル企業の事例

ブラジル国内の企業グループとして、多国籍穀物メジャーに互して成長しているのが既述した「マギーグループ」である。同グループは、セラード地帯の大豆が多国籍穀物メジャーによって川上 (大豆の買付け)、川中 (加工、流通) から川下 (販売、輸出) まで半独占的に握られている中で、マットグロッソ州サペザル地区を拠点として、大豆や綿花の直営農場を経営するほか、グループ企業である HERMASA 社を通じてアマゾン河ルートの輸出回廊を整備し、大豆の生産、集荷、流通、加工、販売、輸出まで統合された事業を展開している。

同グループがアマゾン河中流のイタコアチアラ港に整備した積出港では、9万トンのサイロを建設済みであり、今後さらに、10.5万トンのサイロの建設を予定している。このようなマギーグループの大豆を起点とした関連産業分野への進出は、マットグロッソ州だけで国内の大豆生産量の23%を占める同州の潜在的な生産力を背景にしている。また、同グループによる大豆の輸出実績は、2001年現在で120万トンであり、この量はブラジル大豆輸出の約10%に相当する。

同グループ企業の活動は、セラード地帯の大豆とその関連産業が穀物メジャーに完全にコントロールされているわけではないことと、大豆を中心とする関連産業分野へのブラジル企業の参入や地場産業の発展の可能性を示した点で特筆される。また、日本の商社は、マギーグループが開発したアマゾン河経由の北回りルートが輸送コスト削減に大きく貢献することを評価し、同グループとの大豆の取引量を増加させている。現在、マギーグループからの日本向け輸出量は同グループ全輸出実績の約30%強となっている。

BOX-5.1

【地図になかった町の誕生 - マットグロッソ州サペザル市 -】

プロデセル第2期事業のPiuvaとAna Terra両事業地は、セラード地帯の最西端（隣はボリビア国）のマットグロッソ州で実施され、同州を国内No.1の大豆産地に変えるきっかけを作った。また、両事業地区近くにあるサペザル地区は、ブラジル資本の企業「マギーグループ」によって、1970年代後半からセラード地帯の農業フロンティアを発展させた。

同グループは、当時は地図にもなかったサペザル地区を大豆の主産地にするとともに、1997年にサペザル市を誕生させる原動力となった。マギーグループが同地で大豆の直営農場や貯蔵用サイロを始めるようになって、綿花工場、精米工場、農機具及び肥料会社が相次いで進出した。1987年の同地区の人口は、約1,900人で、2000年には1万人となり、この5年間（1996-2000）で年率24%の人口増加率を示している。同グループは、30年近くにわたり同市の産業基盤の整備に努め、町作りの先頭に立ってきた。

同市の初代市長は、マギーグループの社長であるアンドレマギー氏であった。市は大豆生産の増大により、関連産業に従事する住民が増え、財政も増大した。現在、市税の25%はマギーグループによって支払われている。セラード地帯における大豆の輸出及び流通ルートが多国籍メジャーに押さえられる中で、同グループはブラジル企業としてヨーロッパや日本へも輸出を行っている。同市の誕生と民間企業の躍動は、民間活力を呼び起こし、マットグロッソ州も農業立州に踏み切り、地域開発と地域振興に貢献した事例である。



（マットグロッソ州バレイシス台地に誕生したサペザル市の町並み）

(2) 穀物メジャーによる大豆加工業への進出

1) 大豆加工工場のセラード地帯への移動

バイア州における BUNGE 及び CARGILL の両穀物メジャーは、大豆の貯蔵用サイロのほかに、搾油工場及び飼料工場を有している。飼料の 72%は輸出用であり、残りはブラジル東北部の養鶏、養豚企業等への供給である。また、大豆油はブラジル東北部を中心に全て国内市場向けである。一方、マツグロソ州のマギーグループは、2004 年までに搾油工場（処理能力 2,000 トン／日）の建設を終え、大豆粕を飼料とする養鶏業（ヨーロッパ向け輸出）への進出を計画しており、そのための総投資額は約 5,500 万ドルと見込まれている。

このようにセラード地帯へ大豆産地の移動、拡大は、同地帯における穀物メジャーの大豆加工業への進出を促進するとともに、表 5.1.2 に示すように大豆加工工場の移動を促している。ブラジルでは、1993 年までは大豆搾油量の約 80%を南部地域で占めていたが、2000 年にはそのシェアは 64%まで低下している。それにひきかえ、同時期のセラード地帯のシェアは、21%から 36%へと増大している。このようなセラード地帯への加工工場の移動は、輸送コストの削減や税制問題の改善（州税である流通税を回避するため同一州内での加工）を通じた収益性の確保を主因としている。

表 5.1.2 州別大豆加工能力の変化

州 名	1993 年		1995 年		1997 年		2000 年	
	トン/日	%	トン/日	%	トン/日	%	トン/日	%
1. 伝統的大豆生産地域								
Rio Grande do Sul	34,490	30.1	29,000	24.9	28,950	24.6	19,000	17.6
Santa Catarina	6,360	5.5	5,075	4.4	5,255	4.5	4,130	3.8
Paraná	32,440	28.1	35,370	30.4	35,720	30.3	31,500	29.2
Sao Paulo	17,330	15.1	13,565	11.7	13,460	11.4	14,700	13.6
Sub-total	90,620	78.8	83,010	71.4	83,385	70.8	69,330	64.2
2. セラード地帯とその他地域								
Mato Grosso do Sul	7,400	6.4	6,980	6.0	6,730	5.7	7,330	6.8
Mato Grosso	5,150	4.5	8,330	7.2	8,550	7.3	10,820	10.0
Goiás	4,100	3.6	9,000	7.7	9,000	7.6	8,660	8.0
Minas Gerais	3,900	3.4	4,300	3.7	5,400	4.6	5,750	5.3
Bahia	2,000	1.8	2,500	2.2	2,750	2.3	5,200	4.8
Others	1,700	1.5	2,060	1.8	2,060	1.8	860	0.8
Sub-total	24,250	21.2	33,170	28.6	34,490	29.2	38,620	35.8
Total	114,870	100.0	116,180	100.0	117,875	100.0	107,950	100.0

出典：Aguiar(1994)/ABIOVE(ブラジル植物油工業協会), 2001

2) 穀物メジャーが主導する大豆加工業部門

表 5.1.3 は、大豆加工企業の生産シェア（1997 年）を示したものである。国内における搾油工場のうち、多国籍穀物メジャーである BUNGE/SANTISTA が全体の搾油量の 24%以上を占め最大である。2000 年 8 月現在でのブラジル国内の大豆搾油量は、BUNGE 及び CARGILL の多国籍穀物メジャーとブラジル企業である SADIA 及び COINBRA の 4 社によって国内の搾油量 50%が占有された状況にある（植物油工業会：ABIOVE での聞き取り結果、2001）。

表 5.1.3 大豆加工企業の生産シェア（1997 年）

企 業	加工量		搾油量	
	トン/日	シェア (%)	トン/日	シェア (%)
BUNGE/SANTISTA (アルゼンチン)	27,730	24	4,080	20
COINBRA (ブラジル)	8,650	8	600	4
SADIA (ブラジル)	6,890	6	1,000	7
CARGILL (アメリカ)	6,700	6	1,220	8
その他	64	56	8,192	54
合 計	114,125	100	15,092	100

出典：ABIOVE、2000

注：リースプラントも含む

大豆加工業は、セラード地帯における大豆生産の増大につれて、同地帯への移動とスケールメリットを追求して規模拡大を図ってきた。さらに、大豆の加工規模の拡大には、多大な投資力と財政基盤が確立した多国籍穀物メジャーが優位な立場にある。

ブラジルに進出している穀物メジャーは、スケールメリットの追求によるコスト削減を経営戦略に置いており、これまでにメジャー間での合併、吸収を経て、大豆原料、大豆油及び大豆粕まで含めた大豆製品（soybean complex）の生産から、加工、流通、販売、輸出までをほぼ掌握している（なお、こうした穀物メジャーの加工分野への進出は世界的な傾向である）。さらに、肥料工場を買収し、生産資材の流通分野まで垂直的な統合体制を確立し、セラード地帯における大豆生産を国際市場に完全に取り込んだ形となっている。同時に穀物メジャーは、生産農家への「青田貸し（soja verde）」によって大豆生産を支えており、セラード開発の原動力として果たした役割は高いものがある。