

2.2.4 Central East African Railways Company (CEAR)（マラウイ）⁷³

(1) 概要

マラウイの鉄道は総延長 797 km で、その主要路線はザンビアと隣接する Mchinji を起点とし、Lilongwe を経由してマラウイ湖岸の Salima に至り、南下してモザンビーク鉄道の Sena 線と接続し、Nsanje 経由で Beira 港に接続している。また、Nkaya より東に分岐して国境の Nayuchi を経由してモザンビークの Nacala 回廊と接続し、Nacala 港に結ばれている。内陸国であるマラウイは、タバコ、茶、綿花、砂糖、落花生等の生産を主産業とする農業国で、輸出の 90 % を占めている。鉄道の主要貨物はコンテナ（雑貨）、セメント、石油製品、肥料、農産物（タバコ、砂糖、穀物等）であり、主としてモザンビークの Nacala 回廊を通じて国際輸送が行われていることから、現在のマラウイの鉄道運営は、モザンビークの Nacala 回廊鉄道と Nacala 港と一体化して運営されている。かつてはマラウイの殆どの輸出入貨物を取り扱っていた鉄道も、1980～90 年代には道路との競争に晒され輸送量の大幅減を来し、マラウイ政府は 1994 年、マラウイ国内の鉄道輸送およびマラウイと Nacala 港を結ぶ鉄道輸送の効率改善、鉄道への交付金の節減、民間資金の活用等による鉄道改革・コンセッション化を推進した。

表 2-14 中央東アフリカ鉄道の概要

項目	内容
国	マラウイ（モザンビークの鉄道・Nacala 港と連絡）
路線長	797 km
軌間	1,067 mm
旅客輸送量	0.452 百万人（2005 年）
貨物輸送量	0.240 百万トン（2004 年）、0.273 百万トン（2005 年）、 0.400 百万トン（2007 年）
運営機関	中央東アフリカ鉄道株式会社（Central East African Railways Company Ltd -CEAR）
PPP 形態	コンセッション（MLC: Management and lease contract）

2000 年には 0.506 百万トン、2001 年 0.448 百万トン、2002 年 0.448 百万トンの貨物輸送を行っていたが、2003 年 1 月のサイクロンにより Blantyre-Nkaya 間の RiviRivi において鉄道橋が流失したことにより殆どのローカル貨物の輸送が出来なくなり、2003 年 0.273 百万トン、2004 年 0.240 百万トンと輸送量の大幅減となった。2005 年 5 月、Department for International Development (DFID) の基金により鉄道橋の回復・修理が完了するまでこ

⁷³ Jane's World Railways (2009, HIS Jane's), Railways Databases (Update 2007, World Bank), PPI Database (World Bank Group), Review of the Effectiveness of Rail Concessions in the SADC Region (March 2009, USAID/Southern Africa), 最新 世界の鉄道 (2005 年 6 月、海外鉄道技術協力協会：JARTS)、クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究フェーズ 3 (プロジェクト研究：2009 年 3 月：JICA)、アフリカにおける運輸交通インフラ支援のあり方研究 (プロジェクト研究：2008 年 3 月：JICA)

の状態が続いた。2007年には、0.400百万トンまで回復した。

旅客輸送は、2005年実績で452,000人であるが、その後急激に減少した。現在は週3本の列車サービスがBlantyre-Nayuci間で行われている。

なお、マラウイ湖上の旅客・貨物サービスが鉄道とは別の会社で運営されており、Chipokaで鉄道と連絡し、マラウイ湖南端とを結んでいる。



出典：Review of the Effectiveness of Rail Concessions in the SADC Region (March 2009, USAID/Southern Africa)

図 2-14 鉄道路線位置図

(2) CEARにおけるコンセッションの経験

前述の通り、かつてはマラウイの殆どの輸出入貨物を取り扱っていた鉄道も、1980～90年代には道路との競争に晒され輸送量の大幅減を来し、マラウイ政府は1994年、マラウイ国内の鉄道輸送およびマラウイとNacala港を結ぶ鉄道輸送の効率改善、毎年US\$1 millionを必要とする鉄道への交付金の節減、民間資金の活用等による鉄道改革・コンセッション化を推進することとした。

改革を急いだため、1907年に制定されたRailway Actが準用され、公共事業・政府資産の私有化のために1996年に制定されたPrivatization Actを適用して鉄道のコンセッション化が交渉されることとなった。そこで、コンセッション化を行うに際して必要となる①コンセッションによる投資額、②コンセッション化の実務、③安全に関する規定・規制等々について、法制度や規定が不適切なままでのコンセッション化が行われた。実際には1907年に制定されたRailway Actはコンセッション化を想定したものではなかったため、Concession Agreementに必要と考えられる付則を付けることとしたが、曖昧な規定が多く厳密なものではなかった。(Railway Act of 1907は性善説に基づくものであった。)

1999年11月、Central East African Railways Company Ltd (CEAR)を運営会社とし

て、20年間のコンセッションによる運営契約が成立した。PPPの形態はMLC (Management and lease contract) と呼ばれるコンセッション契約である。鉄道インフラ、固定資産等はマラウイ政府の所有となるが、機関車を含めて鉄道車両は5年の年賦でコンセッショネアが買い取った。貨物の運賃はコンセッショネアの自由裁量であるが、旅客運賃は政府の規制を受けることとなっている。

CEARの株式は、Railroad Development Corporation (RDC: 米国の鉄道会社)、Edlow Resources Ltd. (Bermudaの投資会社) および民間投資家によるコンソーシアムが51%、CFM (Mozambique Ports & Railways) が49%の所有となっている。最近、RDCおよびEdlow Resources Ltd.は、モザンビークの投資家 (INSITEC) にCEARおよびCDNの所有株を売却した。

2000年モザンビークおよびマラウイの両政府は、Nacala回廊を構成するMalawi Railway、CFM-N Railway、およびNacala港の運営を一体化して行うことで合意した。これはNacala港～Lilongwe (Malawi) 間1,696kmの回廊の二つのコンセッションが共同して適切に機能するためには、モザンビーク内の鉄道・港湾のコンセッショネアはMalawi Railwayのコンセッショネアと同じであるべきであると考えられたことによる。

2000年7月、Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN)を運営会社として、15年間のコンセッションによる運営契約が成立した。然しながら、2005年1月まで運営開始出来なかった。その間、モザンビーク政府とCFMはCEARのパフォーマンスに幻滅を感じたが最終的にコンセッションは成立した。

マラウイの政府はコンセッションの開始前に鉄道に対する投資を止めたため、14～18両が稼働していた機関車は4両のみの稼働となり施設は荒廃していたが、コンセッションの初期には列車のパフォーマンスのみでなく、機関車や貨車・客車のリハビリのパフォーマンスも向上した。

コンセッション契約はマラウイ内の710km区間のみであったが、鉄道はモザンビークの国境を越えて同国のCuambaまで(延長77km)越境運転されていることが鉄道検査官により発見された。これは、Nacala Concession後のことであるが、CEARの貨車はモザンビーク内で運用され数ヶ月も戻ってこないこともあった。スペアパーツはしばしば不足し、機関車の「共食い整備」が始まった。同様のことが軌道のメンテナンスでも発生し、コンセッショネアは修理のために保有していたものしか使用しなかった。ある区間の30kgレールは40kgレールに交換されたが、コンセッション時に保有していたもののみであった。Nacala港を出た貨物がマラウイの目的地に到着するまで数ヶ月を要することも散見された。輸送量は増加したものの運営に伴う損失により、コンセッショネアによる投資は中止されることとなった。

加えて、2003年1月のサイクロンによりBlantyre-Nkaya間のRiviRiviにおいて鉄道橋が流失したことにより殆どのローカル貨物の輸送が出来なくなり、2003年0.273百万トン、

2004年0.240百万トンと輸送量の大幅減となった。2005年5月、Department for International Development (DFID) の基金により鉄道橋の回復・修理が完了するまでこの状態が続いた。コンセッション契約には、こういった事態に対する条項は明確にされていなかった。この様な大災害に対しては、コンセッショネアの責任で対処することは不可能である。

CEAR と CDN は、同じ株主であったため、鉄道は一体化して運営された。そのため、マラウイの財産であった機関車や貨車がモザンビーク内で運用され、その間の使用料支払いをどうするのかはマラウイ側の問題とみなされ、モザンビーク側も CFM の車両・施設等の使用料が CEAR より支払われないのは大問題であるとした。また、鉄道収入の分配方法も問題となった。これは、鉄道収入の5%がコンセッションフィーとして支払われることから、両国政府にとって収入に直結する大問題であった。明確・合理的な基準を持って分配されるべきであったが、伝統的に、ルート長の比率で分配されていた。

PSO (Passenger Service Operation) については、コンセッション後5年間は Limbe-Makande, Balaka-Nayuchi, Limbe-Balaka の3つの線区で運営すべきとし、それ以降は再度交渉して運営形態を決定することとしていたが、政府およびコンセッショネアの権利・義務の規定があいまいで、合意に至るためのメカニズムが欠如していた。

マラウイのコンセッションは、コンセッション化の際に必要なとされる法規制の再編を経ずに行われたことに加えて、モザンビークでの法規制の再編にも対応していなかったこと、また、独立した Railway Regulator が設置されていないことから、Concession Agreement の記載されている事項のみが有効であって、その内容は曖昧な規定が多く厳密なものではなかったため、将来の紛争・契約変更の不同意に対して有効ではないと考えられる。然しながら、RDC および Edlow Resources Ltd. は、モザンビークの投資家 (INSITEC) に CEAR および CDN の所有株を売却したとの発表があり、契約変更の可能性が増したともいえる。

(3) 教訓

CEAR 鉄道整備の経験から、以下のことが言えるであろう。

- PSO (旅客輸送サービス) の要請は補償が必要：コンセッション開始後5年間は旅客輸送サービスが義務付けられているが、その後はサービスの継続・廃止等を協議にすることとしている。採算の取れない旅客輸送に対して十分には損失補填がなされていないという問題があることから、コンセッショネアは旅客輸送サービスの継続を拒否する可能性がある。
- コンセッションの契約条項は普遍的なものであるべき：このコンセッションでは改革を急いだため、1907年に制定された Railway Act が準用され、公共事業・政府資産の私有化のために1996年に制定された Privatization Act (コンセッション化を想定したものではなかった。) を適用して鉄道のコンセッション化が交渉され、Railway

Act に対して **Concession Agreement** に必要と考えられる付則を付けることとしたが、曖昧な規定が多く厳密なものではなかった。そのため、アグリーメントに規定化されていない事項、規定されていても曖昧な事項が数多くあり、コンセッショネアとマラウイ政府との間に論争・紛争が多発しているという問題がある。また前述の通り、一体化して運営されているはずのモザンビーク政府（CDN）との間の問題の発生もある。

- 独立したコンセッションの監視・規制機関の設置を行うことが重要：今日でも、政府の施策・コンセッショネアへの要求が適正であるか、また、CEAR のパフォーマンスをモニターしてその適正な業務の遂行を保證するための鉄道の規制を行う機関は存在しない。独立した **Railway Regulator** が設置されていないことから、**Concession Agreement** の記載されている事項のみが有効であって、その内容は曖昧な規定が多く厳密なものではなかったため、現状でも紛争があり、また、将来の紛争・契約変更の不同意に対しても有効ではないと考えられる。
- 不可抗力事項への政府の対応が大切：2003 年 1 月のサイクロンにより Blantyre-Nkaya 間の RiviRivi において鉄道橋が流失したことにより殆どのローカル貨物の輸送が出来なくなり、2002 年 0.463 百万トンであった輸送量が、2003 年 0.273 百万トン、2004 年 0.240 百万トンと輸送量の大幅減となった。2005 年 5 月、Department for International Development (DFID)の基金により鉄道橋の回復・修理が完了するまでこの状態が続いた。コンセッション契約には、こういった事態に対する条項は明確にされていなかった。この様な大災害に対しては、コンセッショネアの責任で対処することは不可能である。

2.2.5 Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN), Beira Railway Company (CCFB)（モザンビーク）⁷⁴

(1) 概要

モザンビークの鉄道は総延長 2,931 km で、1990 年に設立されたモザンビーク港湾・鉄道公社（Mozambique Ports & Railways (CFM)）により、コンセッション化された北回廊および中央回廊では鉄道資産管理会社・コンセッションの株主として、その他の路線では鉄道事業者として管理・運営されている。北回廊は、Nacala 港を起点としマラウイ国境の Entre Lagos に至る Nacala 線(610 km)、Monapo より分岐して Lumbo に至る支線(42 km)、および Cuamba より分岐して Linchinga に至る支線(220 km)の計 872 km の路線である。

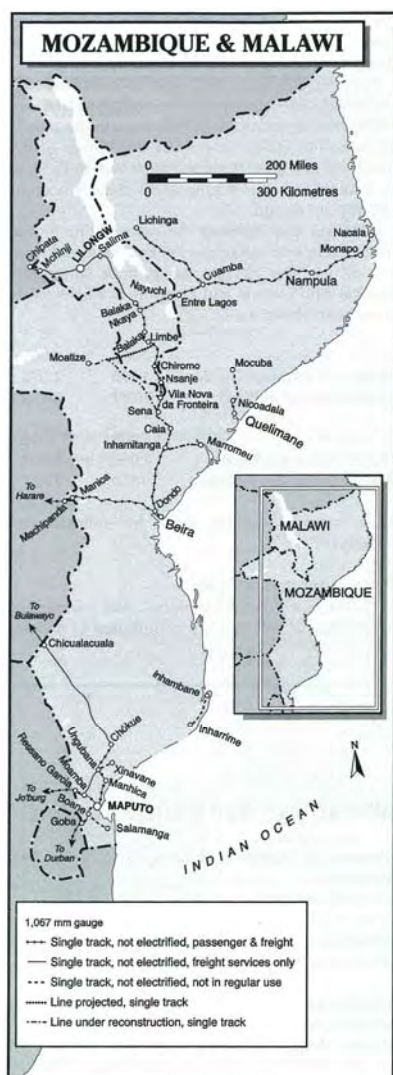
⁷⁴ Jane's World Railways (2009, HIS Jane's), Railways Databases (Update 2007, World Bank), PPI Database (World Bank Group), Review of the Effectiveness of Rail Concessions in the SADC Region (March 2009, USAID/Southern Africa), 最新 世界の鉄道 (2005 年 6 月、海外鉄道技術協力協会：JARTS)、クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究フェーズ 3 (プロジェクト研究：2009 年 3 月：JICA)、アフリカにおける運輸交通インフラ支援のあり方研究 (プロジェクト研究：2008 年 3 月：JICA)

中央回廊は、Beira 港を起点としてジンバブエ国境の Machipanda に至る Machipanda 線 (314 km)、Dondo で分岐して Sena を経由して Moatize に至る Sena 線(545 km)、Inhamitanga で分岐して Marrromeu に至る支線(88 km)、および Mutarara より分岐してマラウイ国境の Vila Nova に至る支線(37 km)の計 984 km の路線である。南回廊は、Maputo 港を起点としてジンバブエ国境の Chicualacuala に至る Limpopo 線(534 km)、Maputo 港を起点として南ア国境の Ressano Garcia に至る Ressano Garcia 線(88 km)、Maputo 港を起点としてスワジランド国境の Goba に至る Goba 線(74 km)、その他の支線群を加えて計 930 km の路線である。その他の路線としては、何れの回廊にも属しない Quelimane 港を起点として Mocuba に至る線路(145 km)がある。

表 2-15 北回廊開発鉄道、ベイラ鉄道の概要

項目	内容
国	モザンビーク
路線長	北回廊開発：872 km ベイラ鉄道会社：984 km
軌間	1,067 mm
旅客輸送量	北回廊開発：0.561 百万人（2005 年） ベイラ鉄道会社：0.229 百万人（2005 年）
貨物輸送量	北回廊開発：0.218 百万トン（2005 年）、0.238 百万トン（2006 年）、 0.290 百万トン（2007 年） ベイラ鉄道会社：0.660 百万トン（2005 年）、0.800 百万トン（2006 年）、 0.540 百万トン（2007 年）
運営機関	北回廊開発（Corredor de Desenvolvimento do Norte -CDN） ベイラ鉄道会社（Beira Railway Company -CCFB）
PPP 形態	コンセッション（RLT: Rehabilitate, lease or rent, and transfer）

旅客輸送は、北回廊開発：0.561 百万人(2005 年)、ベイラ鉄道会社：0.229 百万人(2005 年)であり、貨物輸送は、北回廊開発：0.218 百万トン(2005 年)、0.238 百万トン(2006 年)、0.290 百万トン(2007 年)、ベイラ鉄道会社：0.660 百万トン(2005 年)、0.800 百万トン(2006 年)、0.540 百万トン(2007 年)、である。CFM の全路線(2,931 km)における旅客輸送量は、2.073 百万人(2006 年)、1.729 百万人(2007 年)、2.078 百万人(2008 年) であり、貨物輸送量は 4.002 百万トン(2006 年)、3.822 百万トン(2007 年)、4.352 百万トン(2008 年)である。



出典：Jane's World Railways
 (2009, HIS Jane's)

図 2-15 鉄道路線位置図

(2) CFMにおけるコンセッションの経験

北回廊（Nacala 回廊）は、マラウイの鉄道と一体化を指向してのコンセッション化が進められ、2005年 CDN (Corredor de Desenvolvimento do Norte) を運営会社としてのコンセッションが開始された。

中央回廊は、(Beira 回廊) は、ジンバブエよりの輸出入貨物の激減によりその存続も危ぶまれる状況であった。2004年ブラジルの鉱山資源開発企業である CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) をリーダーとするコンソーシアムが Moatize 石炭開発事業の採掘権を取得した。その石炭を輸送するために、70～80年代の内戦により運営を休止していた Sena 線をリハビリして運営を再開し、Moatize より Beira 港への石炭輸送を行うこととした。このプロジェクトに合わせて、Beira 港を起点としてジンバブエ国境の Machipanda に至る Machipanda 線 (Beira 回廊) を併せて運営するためのコンセッション化が企画・推進され、

2004年 CCFB (Beira Railway Company) を運営会社としてのコンセッションが開始された。

南回廊では、Limpopo 線、Ressano Garcia 線および Goba 線のコンセッション化が検討されたが、何れの線区も契約には至らず、CFM が運営を継続している。

(3) CDN (Corredor de Desenvolvimento do Norte) におけるコンセッションの経験

Nacala 回廊 (Nacala~Entre Lagos: 610 km) における Nacala~Cuamba (533 km)間は、90年代に最高速度 100km/h が可能となるよう 40 kg レール化、コンクリートマクラギ化などのリハビリが行われたが、Cuamba~Entre Lagos(77 km)は劣悪な線路状態 (30 kg レール) のまま取り残され運転速度 15 km/h 以下の規制を受けていた。また、Cuamba~Linchinga (220 km)の支線も保守状態が劣悪で、全線を運行するのに数週間を必要とするなど極端な低速度を強いられ、脱線も頻繁に発生した。貨物輸送量は、4,000 トン/年にすぎなかった。Nacala 回廊はマラウイの鉄道とリンクし、過半の貨物はマラウイの輸出入貨物であったが、1995年~1999年の輸送量は 0.215 百万トン/年~0.270 百万トン/年と少なかった。以上のような状況の中、Nacala 回廊 (Nacala~Entre Lagos: 610 km) のコンセッション化が進められた。

マラウイの鉄道のコンセッション化は 1999年 11月、Central East African Railways Company Ltd (CEAR) を運営会社として、20年間のコンセッションによる運営契約が成立した。2000年モザンビークおよびマラウイの両政府は、Nacala 回廊を構成する Malawi Railway、CFM-N Railway、および Nacala 港の運営を一体化して行うことで合意した。これは Nacala 港~Lilongwe (Malawi) 間 1,696 km の回廊の二つのコンセッションが共同して適切に機能するためには、モザンビーク内の鉄道・港湾のコンセッショネアは Malawi Railway のコンセッショネアと同じであるべきであると考えられたことによる。

コンセッション化は直接交渉で進められた。モザンビークのコンセッション化は、マラウイと同様に、コンセッションの過程において、SADC Transport Efficiency Programme (STEP)、SATCCU for concession option などの推奨されている標準的な法規制の整備、推奨されているコンセッションアグリーメントの適用は行われなかった。これらのガイドラインは、MLP for legislative reform、Model concession agreements for freight and passenger、SSATP Toolkit などである。そのため、アグリーメントに規定化されていない事項、規定されていても曖昧な事項が数多くあり、コンセッショネアとモザンビーク政府・CFM との間に論争・紛争が多発しているという問題が残った。(詳細は後述)

2000年 7月、Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN)を運営会社として、15年間のコンセッションによる運営契約が成立した。然しながら、2005年 1月まで運営開始出来なかった。その間、モザンビーク政府と CFM は CEAR (Central East African Railways Company Ltd, Malawi) のパフォーマンスに幻滅を感じたが最終的にコンセッションは成

立した。PPP の形態は RLT (Rehabilitate, lease or rent, and transfer) と呼ばれるコンセッション契約である。

CDN の株主構成は、CEARと同一で、Railroad Development Corporation (RDC: 米国の鉄道会社)、Edlow Resources Ltd. (Bermudaの投資会社) および民間投資家によるコンソーシアムが 51%、CFM (Mozambique Ports & Railways) が 49%の所有となっている。最近、RDCおよびEdlow Resources Ltd.は、モザンビークの投資家 (INSITEC) にCEAR およびCDNの所有株を売却した。

コンセッション化の決定後、Nacala 回廊でのリハビリは行われず、特に Cuamba~Entre Lagos (77 km) は更に劣悪な線路状態となり、運転速度規制は 10 km/h 以下となった。OPIC (Overseas Private Investment Cooperation) により、同回廊のリハビリのための資金として Cuamba~Entre Lagos(77 km)のリハビリに US\$11 million、Nacala 港の改善に US\$6 million、マラウイ内の排水整備など、総額 29.6 million USD の融資が実行された。

鉄道インフラは CFM の保有となり、コンセッショネアは改良・メンテナンスの責任を負うものとされた。車両は CFM より貸し出され、コンセッショネアはそのメンテナンスの責任を負った。CFM は、コンセッション会社に雇用されない鉄道職員の削減の責任を負っていた。Laor Law が適用されたが、大規模人員削減ということで基金を設置してその規定よりもかなり優遇された離職手当が支払われ、転職先の紹介、カウンセリング等々が行われたため、スムーズに進行した。13,500 人を超える人員削減のため、462 種の職業訓練コースが用意され 5,473 人の受講者があった。8,700 人の元職員が自営業となり、他に 900 人がスモールビジネスをはじめた。

CEAR と CDN は、同じ株主であったため、鉄道は一体化して運営された。そのため、マラウイの財産であった機関車や貨車がモザンビーク内で運用され、その間の使用料支払いをどうするのかはマラウイ側の問題とみなされ、モザンビーク側も CFM の車両・施設等の使用料が CEAR より支払われないのは大問題であるとした。また、鉄道収入の分配方法も問題となった。これは、鉄道収入の 5%がコンセッションフィーとして支払われることから、両国政府にとって収入に直結する大問題であった。明確・合理的な基準を持って分配されるべきであったが、伝統的に、ルート長の比率で分配されていた。

SADC Transport Efficiency Programme (STEP) 、SATCCU for concession option などの標準的なガイドラインを適用しなかったことにより、以下のような問題が多発している。

- 独立したコンセッションの監視・規制機関の設置が行われず、今後の紛争等の解決に障害となる可能性がある。
- コンセッション開始時に会計監査の責任者がおらず、不明朗な会計となったため、OPIC の融資の配分が正確に把握できない。
- 結果的に、Cuamba~Entre Lagos (77 km) は十分なリハビリが行われなかった。CFM は

US\$11 million 投入の予定が、一部、もしくはかなりの部分他の目的に流用されたとの疑いを持っている。

- 信頼できるマネージメントを行わないにもかかわらず、RDC 主導のコンソーシアムへの多額のフィーの計上がある。
- 線路・車両の使用料が未払いである。
- OPIC および CFM との合意に基づく財政目標を達成できなかったことにより、コンセッショネアのインフラ投資は僅かしか行われなかった。
- メンテナンスの義務も達成未了である。Nacala～Cuamba (533 km) 間は 90 年代に徹底的にリハビリされたにもかかわらず、メンテナンスが十分に行われずに使用されたため、線路状態は著しく劣化した。

(4) CCFB (Beira Railway Company) におけるコンセッションの経験

CCFB (Beira Railway Company) は、Machipanda 線、Sena 線および 2 つの支線を持っている。Machipanda 線は 40 kg レールを使用しておりその線路状態も概ね良好である。同線におけるジンバブエの輸出入貨物の取扱は、ピーク時の 1996 年の輸送量が 1.2 百万トン/年であったのに対して、0.660 百万トン(2005 年)、0.800 百万トン(2006 年)、0.540 百万トン(2007 年)と大幅に減少した。US\$39 million のリハビリコストが必要と見積もられているが、Sena 線の石炭輸送の再開というイベントが無ければ、ジンバブエの輸出入貨物の将来性が不確かなこともあり、独立した運営の継続、コンセッション化は不可能だった可能性が高い。

Sena 線は Moatize 地方産出の石炭の Beira 港への輸送を担っていたが、70～80 年代の内戦により荒廃し、1983 年以降運営が休止されていた。Moatize での石炭採掘もほぼストップ状態にあった。運営休止前同線は、砂糖・綿花の農産品や石灰岩、ザンビアおよびマラウイの国際貨物をも輸送していた。運営再開のためのリハビリには、US\$158 million が必要と見込まれている。

2004 年ブラジルの鉄山資源開発企業である CVRD (Companhia Vale do Rio Doce: 鉄鉱石、ニッケル、ボーキサイト、銅、金、マンガン他の採掘・販売) をリーダーとするコンソーシアム (CVRD の出資割合は 95 %) が Moatize 石炭開発事業の採掘権を取得した。その石炭は、主としてブラジルの製鉄会社向けの良質コークス炭であるが、一般炭の輸出、中国、インド他への輸出も視野に入れている。埋蔵量はコークス炭・一般炭の合計で 2.5 billion トンとされ、南半球有数の規模である。2010 年よりの採掘開始を目標としており、初期には年産 12 million トンが目標で、将来は年産 20 million トンの採掘を行い、35 年間に亘る採掘が可能とされている。

上記の石炭輸送を行うための Sena 線のリハビリと鉄道運営、および Machipanda 線のリハビリと鉄道運営をコンセッションで行うための国際競争入札が 2003 年より開始され、2004 年 8 月、Beira Railway Company (CCFB) を運営会社として、25 年間のコンセッ

ョンによる運営契約が成立した。PPP の形態は RLT (Rehabilitate, lease or rent, and transfer) と呼ばれるコンセッション契約である。鉄道インフラ、固定資産等はモザンビーク政府の所有となり、CFM が実務を管理する。貨物の運賃はコンセッショネアの自由裁量であるが、その取扱い輸送量に応じて、収入に対応した各年のコンセッションフィー（最初の 10 年支払い不要）のパーセンテージが 3 %より 5 %、7.5%と引き上げられることとなっており、初期の負担減と過大な利益の発生を防止する歯止めとなっている。

CCFBの株式は、Rites社とIrcon（ともにインドの会社、それぞれ 26 %、25 %の株を所有）によるコンソーシアムが 51 %、CFM (Mozambique Ports & Railways) が 49 %の所有となっている。

コンセッションアグリーメントに紛争が発生した際には、国際調停機関の裁定を求めると明記してあることが特徴となっている。また、将来のリスクに対して標準的な契約終了条項の規定も盛り込まれている。

本ケースは、巨大な炭鉱開発があることから生まれた特殊なケースであり、サブサハラ一般の PPP 化の事例には当てはまらない。また、Moatize における石炭の採掘も始まっていないことから、プロジェクトの成否の判断は時間が必要である。

(5) 教訓

CDN 鉄道整備の経験から、以下のことが言える。

- 鉄道整備には PPP が有効：コンセッションの考え方は、Nacala 回廊を構成する Malawi Railway、CFM-N Railway、および Nacala 港の運営を同時に一体化して行うというものであった。輸送量の少ない鉄道が存続するためには、運営の効率化が必須と考えられるが、現在のところ PPP が最も適した手法と考えられる。
- 二つの PPP 鉄道の一体化に向けて：CEAR と CDN の株主構成を同一のものとするれば二つのコンセッションが協調して上手く機能するであろうと考えられたが、①車両・施設等の相互使用（相互乗り入れ）の際の費用分担が明確で無い、②車両運用の一体化が不十分である、③鉄道収入の分配方法等が適切に規定化されておらず、単にルート長で分配することとしていた等々の問題のため、マラウイ、モザンビークの両政府とも相互に不満を持つこととなった。二カ国に跨る鉄道が一体化して運営されている Sitarail や Transrail の事例を参考にすべきと考えられる。
- 官側による鉄道インフラのリハビリの必要性：コンセッション化の決定後、Nacala 回廊でのリハビリは行われず、特に Cuamba～Entre Lagos (77 km) は更に劣悪な線路状態となり、運転速度規制は 10 km/h 以下となった。Nacala～Cuamba (533 km) 間は 90 年代に徹底的にリハビリされたのにもかかわらず、メンテナンスが十分に行われずに使用されたため、線路状態は著しく劣化した。
- コンセッションの契約条項は普遍的なものであるべき：SADC Transport Efficiency

Programme (STEP)、SATCCU for concession option などの標準的なガイドラインを適用しなかったことにより、以下のような問題が多発している。

- 独立したコンセッションの監視・規制機関の設置が行われず、今後の紛争等の解決に障害となる可能性がある。
- コンセッション開始時に会計監査の責任者がおらず、不明朗な会計となったため、OPIC の融資の配分が正確に把握できない。
- 信頼できるマネージメントを行わないにもかかわらず、RDC 主導のコンソーシアムへの多額のフィーの計上がある。
- 線路・車両の使用料が未払いである。
- OPIC および CFM との合意に基づく財政目標を達成できなかったことにより、コンセッションアのインフラ投資は僅かしか行われなかった。

CCFB 鉄道整備の経験から、以下のことが言える。

- 紛争解決に国際機関を活用することは、有効：コンセッションアグリーメントに紛争が発生した際には、国際調停機関の裁定を求めると明記してあることが特徴となっている。これは有効な手段と考えられる。
- 将来のリスクへの対応が大切：将来のリスクに対して標準的な契約終了条項の規定が盛り込まれている。将来の石炭の市場価格変動などのリスクもあることから、この規定は重要である。
- 本事例は特別なケース：本ケースは、巨大な炭鉱開発があることから生まれた特殊なケースであり、サブサハラ一般の PPP 化の事例には当てはまらないものと考えられる。

2.2.6 Beitbridge–Bulawayo Railway (BBR)（ジンバブエ）⁷⁵

(1) 概要

ジンバブエのベイトブリッジ・ビュラワヨ鉄道会社(Beitbridge-Bulawayo Railways Private Ltd –BBR)は、New Limpopo Bridge Project Investment Ltd (NLPI)の子会社であり、1999年に民間セクターによる25年間のコンセッションプロジェクトとして発足した。PPPの形態は、BOT (Build, Operate, and Transfer)と呼ばれるコンセッション契約であり、南アフリカ、ジンバブエ、ザンビアおよびコンゴ民主共和国間の鉄道とのより効率的な連携を目指したものである。350kmの鉄道建設費はUS\$85 millionで、Beitbridge～West Nicholson間148kmの新線建設とWest Nicholson～Heany Junction間170kmの在線のリハビリを行うもので、Heany

⁷⁵ Jane's World Railways (2009, HIS Jane's), Railways Databases (Update 2007, World Bank), PPI Database (World Bank Group), Review of the Effectiveness of Rail Concessions in the SADC Region (March 2009, USAID/Southern Africa), 最新世界の鉄道(2005年6月、海外鉄道技術協力協会：JARTS)、クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究フェーズ3(プロジェクト研究：2009年3月：JICA)、アフリカにおける運輸交通インフラ支援のあり方研究(プロジェクト研究：2008年3月：JICA)

Junction～Bulawayo間 32 kmは National Railways of Zimbabwe (NRZ)の路線を使用するものである。

NLPI 社の株主は Gensec Asset Management、Nedcor Investment Bank Ltd、New Limpopo Bridge Projects Ltd および Old Mutual and Sanlam などであって BBR の株式の 85 %を所有し、NRZ が残りの 15 %を所有している。この新ルートにより Bulawayo ～Beitbridge 経由で南アフリカ(Spoornet)への輸送距離は 184 km 短縮することとなった。BBR は 65 人の最小限の職員で構成され、鉄道の運転・運営・インフラの維持管理等は南アの Spoornet に委託している。また、BBR は Bulawayo～Livingstone (Zambia 方の国境駅) 間延長約 470 km の貨物列車を組成・運営する権利を得て、NRZ の乗務員を使って列車の運転を行っている。BBR の運営開始により、Bulawayo 経由で南アの東海岸へ至る最短ルートが構成されたこととなり、ボツアナ経由～南アへのトランジット貨物が激減する結果となった。

表 2-16 ベイトブリッジ・ビュラワヨ (BBR) 鉄道の概要

項目	内容
国	ジンバブエ (南アへの連絡ルート、ザンビア・コンゴの鉄道と連絡)
路線長	350 km (Beitbridge～Bulawayo 間、但し Heany Jct～Bulawayo 間の 32 km はジンバブエ国鉄 (NRZ) の所有)
軌間	1,067 mm
旅客輸送量	旅客輸送なし
貨物輸送量	約 1.5 百万トン/年
運営機関	ベイトブリッジ・ビュラワヨ鉄道株式会社(Beitbridge-Bulawayo Railways Private Ltd -BBR)
PPP 形態	コンセッション (BOT: Build, operate, and transfer)

ジンバブエ国鉄(NRZ)の概要は以下の通りである。

軌間	: 1,067 mm
路線長	: 3,077 km (BBR の路線 318 km を含む。)
電化区間	: 313 km (AC 25 kV, 50 Hz)
旅客輸送	: 2 大都市である Harare と Bulawayo での日常旅客サービス、 Bulawayo～Victoria Falls 間の旅客輸送等が行われているとのことであるが詳細は不明である。
貨物輸送	: 5.3 百万トン (2006 年)、4.9 百万トン (2007 年)、 3.9 百万トン (2008 年) 1,709 百万トンキロ (2006 年)、1,580 百万トンキロ (2007 年) 1,217 百万トンキロ (2008 年)

NRZ は、1967 年 Rhodesia Railways (RR)が Victoria Falls 橋で分離され北部は Zambia 鉄道となり南部が Rhodesia 鉄道となったことに由来し、1980 年の独立をもって成立した。



出典：
Jane's World Railways
(2009, HIS Jane's)
基に調査団作成

図 2-16 鉄道路線位置図

(2) BBRにおけるコンセッションの経験

コンセッションの排他的条項

コンセッションの条項の中に排他的条項があることにより、SADC 地域の鉄道システムに大きな影響を与えることとなった。この条項には、「NRZ により取り扱われる南アよりの貨物は全て BBR 経由とすること。他のルートが使用された場合には、BBR は実際にその貨物を取り扱ったものとして、その分の支払いを受けることができる。」と規定されていた。そこで、NRZ は全ての貨物を BBR 経由で輸送し始めた。

従来は、南アへの貨物、南アよりの貨物は、Plumtree 経由で Botswana Railways (BR) と NRZ により取り扱われていた。BBR の運営開始前までは、このルートが最短であり、各鉄道と SARA (Southern African Railways Association) との間の「貨物は最短のルートで運ぶこととする」との協定に従って BR 経由で輸送されていた。BBR コンセッションの以前には、BR は Mafikeng~Plumtree 間で 1.15 百万トンのトランジット貨物を取り扱っており、平均輸送距離は 641 km であった。また、1km 当たりの運賃は BR の平均運賃の半額以下であったが、BR の収入の 33 % を占めていた。BR の輸送量減は今も続き、トランジット貨物の取り扱いが 15 万トン以下となった。BR の財政へのインパクトは続き、南部の Gaborone での旅客サービスは中止され、大幅な従業員のリストラが行われた。SARA は、ボツワナを取り巻く貨物輸送のルート変更の衝撃の緩和を試みた。

従来、1987 年までは、NRZ はボツワナの Mafikeng まで鉄道輸送を行っており、南アへの貨物、南アよりの貨物の Plumtree と Beitbridge 両ルートへの分配は、重要ではなかつ

た。1987年にボツワナの鉄道ネットワークをBRに引き渡した後、Plumtreeルートに残された100 km区間に代えて400 km以上も輸送距離が長いBeitbridgeルートに殆どの貨物を回した。BRはNRZに対して、貨物の輸送は出発地と目的地の間の最短のルートを選ぶべきで、それによりBRとNRZのルートの分配をすることが論理的であると、申し入れた。この問題は、利害関係を持つSpoornetと、NRZとBRの間で行われ、議論の結果、上記の提案が受け入れられ、ある程度の貨物がBRに回帰した。

BBRが運営を開始した後、最短のルートはBBR経由となり、BRは再び貨物を失った。BRは、最短のルート選択の原則に対して貨物の輸送を委託する際、費用、効率性、顧客の好み等を考慮するように変更を加えてほしいと提案した。Plumtreeルートの貨物輸送量は減り続け、ボツワナとジンバブエの国家のトップが会談を持つレベルまでの問題になったが、解決されなかった。SARAは南アの西部の発着となる貨物はBR経由とする解決案を示した。これはZoning Agreementとして知られる手法であり、短期的には成功したかに見えた。然しながら、Spoornetは列車の運行体系を変更し、全ての列車がJohannesburg発となるようにしてしまったため、ゾーニングの効果は無くなってしまった。

限定的なコリドーでの視点とSADC地域としての視点

NLPI、Spoornet およびBBRは、BBRを通じてできるだけ多くの貨物輸送を行い、また、南ア、ジンバブエおよびザンビアの3つの鉄道線において鉄道輸送距離を最大とするためにその影響力を行使し続けた。

コンセッションは独立したプロジェクトであって、コリドーにおける輸送時間を短縮することに対しては有効であるが、SADC地域の鉄道ネットワーク全体に対するインパクトを計算に入れ、全体として調和がとれたものでなければならない。

BBRは、道路セクターとの激しい競争に直面しており、サービスの質のみでなく価格での競争にも努力している。貨車追跡システムを導入して顧客に対して、貨物の現在位置と目的地への到着予想時間を提供しており、ルートの短縮効果と列車速度の向上も相まって輸送時間と貨車の回帰日数は大幅に減少した。BBRは、Democratic Republic of Congo (DRC)、South Africa、Zambia および Zimbabwe の全コリドーに対して高水準のサービスを提供する以外に他のオプションは無いものと信じている。このことはザンビアの鉱山会社のZambia～Durban間の通年の鉱石輸送（現在は12日に近い輸送日数をしばしば必要とする）とされているが、7日での輸送を保証する必要があった。）についての交渉に役だった。BBRはコリドーベースでサービス水準を向上させれば、鉄道のマーケットシェアは40%～60%に向上させるポテンシャルを持っていると信じている。

運営効率

BBRは、民間セクターの鉄道として、高水準・高品質のサービスと高い輸送効率を達成

している。また、強力に市場開拓を進め、地域におけるコリドーとしての活性化に努めている。Bulawayo～Livingstone 間延長約 470 km における貨物列車の組成・運営と Railway Systems of Zambia Ltd (RSZ) に対する資本参加は、コリドーのパフォーマンスを最大化することに焦点を当てている。そのパフォーマンスと成功は長い道のりであったが、SADC 地域の政府に私有化・コンセッション化は正しいアプローチであると認識させた。しかし、他の鉄道や地域の荷主には逆効果の影響を与えた結果となった側面もあった。

(3) 教訓

BBR 鉄道整備の経験から、以下のことが言えるであろう。

- 鉄道整備には PPP が有効：このコンセッションは SADC では最初のものであり、その運営の成功が SADC 地域の交通システムに民間セクターが参加する可能性を示したことから重要な事例である。NRZ は輸送距離を 184 km 短縮してコリドーにおける輸送時間を短縮し、ネットワークの改善がなされた。
- 高水準・高品質のサービスと輸送効率：BBR は、民間セクターの鉄道として、貨車追跡システムを導入するなど高水準・高品質の効率性とサービスを達成している。また、強力に市場開拓を進め、地域におけるコリドーとしての活性化に努めている。
- コンセッション過程の透明性の確保：コンセッションの過程および条項の交渉内容は、オープンかつ透明なもので無かった。このため、SADC 地域より常に疑われ続けた。株は、投機の対象となった。
- 周辺地域との調和が大切：コンセッション契約の排他的条項は、通常、新規のインフラ建設に対して適用される。BBR のケースは既存システムを排除した独占を前提としたことから、周辺地域の輸送システムに悪影響を与えた。BBR コンセッションの以前には、BR は Mafikeng～Plumtree 間で 1.15 百万トンのトランジット貨物を取り扱っており、平均輸送距離は 641 km であった。また、1km 当たりの運賃は BR の平均運賃の半額以下であったが、BR の収入の 33 % を占めていた。BR の輸送量減は今も続き、トランジット貨物の取り扱いは 15 万トン以下となった。BR の財政へのインパクトは続き、南部の Gaborone での旅客サービスは中止され、大幅な従業員のリストラが行われた。SARA は南アの西部の発着となる貨物は BR 経由とする解決案を示した。これは Zoning Agreement として知られる手法であり、短期的には成功したかに見えた。然しながら、Spoornet は列車の運行体系を変更し、全ての列車が Johannesburg 発となるようにしてしまったため、ゾーニングの効果は無くなってしまった。
- コンセッションの契約条項は普遍的なものであるべき：このコンセッションでは他の多くのコンセッションと同様に、当時利用できたはずの MLP for legislative reform、Model concession agreements for freight and passenger や the Model

Freight Concession (MFC)などの推奨された契約条項は適用されなかった。

2.2.7 Camrail（カメルーン）⁷⁶

(1) 概要

カメルーンの鉄道は総延長 987 km で、その主要路線は Douala 港を起点として東北に伸び、Yaoundé を経由して Ngaoundere に至り、チャドおよび中央アフリカ共和国への鉄道経由での輸送サービスを提供している。また、Douala 港より北に向かって短い支線がある。以前には道路の整備状況が良くないことから、鉄道は綿花や木材を輸出するための港への輸送に重要な役割を果たしてきたが、近年は道路との激しい競争に晒されている。

カメルーンの鉄道は 1947 年よりカメルーン国鉄（Regifercam）として運営されてきた。1988 年には 6,000 人であった職員数を、1994 年には 3,800 人まで削減したが、緊急に必要なとする大規模投資もあり、財政的にはカメルーン経済への負担が大きかった。そこで政府は、民間資金の活用等による鉄道改革・コンセッション化を推進した。1990 年より 1997 年の貨物輸送量が 1.140 百万トン～1.461 百万トンであったのに対して、1999 年 4 月のコンセッション化後はその輸送量を伸ばし、2001 年には 1.946 百万トンとピークに達した。その後は各年 1.810 百万トン以上の輸送を行っている。旅客輸送は、1990 年～1993 年には 2.329 百万人以上の輸送を行っていたが、コンセッション化前の 1997 年には 1.675 百万人に減少した。コンセッション後も輸送量は漸減したが、近年は 1.021 百万人（2004 年）、1.050 百万人（2005 年）、1.123 百万人（2006 年）と百万人/年を維持している。

表 2-17 カメルーン鉄道の概要

項目	内容
国	カメルーン
路線長	987 km
軌間	1,000 mm
旅客輸送量	1.021 百万人（2004 年）、1.050 百万人（2005 年）、 1.123 百万人（2006 年）、
貨物輸送量	1.810 百万トン（2004 年）、1.817 百万トン（2005 年）、 1.852 百万トン（2006 年）
運営機関	カメルーン鉄道（Cameroon Railways -Camrail）
PPP 形態	コンセッション（ROT: Rehabilitate, operate, and Transfer）

⁷⁶ Jane's World Railways (2009, HIS Jane's), Railways Databases (Update 2007, World Bank), PPI Database (World Bank Group), Results of Railway Privatization in Africa (Sep. 2005, World Bank Group), 最新 世界の鉄道 (2005 年 6 月、海外鉄道技術協力協会：JARTS)、クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究フェーズ 3 (プロジェクト研究：2009 年 3 月：JICA)、アフリカにおける運輸交通インフラ支援のあり方研究 (プロジェクト研究：2008 年 3 月：JICA)



出典：
IMPLEMENTATION COMPLETION
AND
RESULTS REPORT
TO THE REPUBLIC
OF CAMEROON
FOR A RAILWAY CONCESSION
PROJECT (Dec. 2009,
World Bank)

図 2-17 鉄道路線位置図

(2) Camrailにおけるコンセッションの経験

カメルーン国政府は 1994 年、経済への財政的負担が大きかったカメルーン国鉄（Regifercam）について、民間資金の活用等による鉄道改革・コンセッション化を推進した。1999 年 4 月、Camrail (Cameroon Railways)を運営会社として、20 年間のコンセッションによる運営契約が成立した。PPP の形態は ROT (Rehabilitate, operate, and Transfer) と呼ばれるコンセッション契約である。鉄道インフラ、固定資産等はカメルーン政府の所有となり、機関車を含めて鉄道車両は 8 年のリース契約でコンセッション業者に貸し出され

たが、コンセッショネアが申し出れば購入することもできた。コンセッショネアは自由に資産の購入・売却を行うことができるとされたが、政府より購入した車両については政府の拒否権行使が保持された。貨物・旅客運賃はコンセッショネアの自由裁量となっている。Camrailの株式は、SCCF (Bollere Group)が77.4%、カメルーンの投資会社が5.3%、SEBC (Groupe Thanry)が3.8%、カメルーン政府が13.5%の所有となっている。

Camrailは当初の5年間でUS\$92 millionの鉄道インフラ・車両への投資を行うこととされた。その資金は、World Bank/IDA（フランスおよびドイツの開発担当機関）およびEuropean Investment Bankよりの融資が58%であり、残りの42%は株式および鉄道収入の一部を充てることとされた。これは、全鉄道インフラの約半分に当たるYaoundéの北部に対して、また約1/4の車両に対してリハビリを行うものであった。

Camrailはカメルーン国鉄（Regifercam）が雇用する3,400人の従業員の内3,000人を引き受けたが、1年後2,800人に縮減した。この人員縮減コストは政府が負担した。

鉄道運営において、Camrailは貨物・旅客運賃決定の自由裁量権、荷主との自由交渉・契約締結権を持つこととなった。これは、道路との激しい競争があり、運賃高騰の心配が無かったことによる。また旅客輸送では、政府はそのコストの補償を条件に、不採算なサービスも行うことを要請した。当初の5年間はCamrailに対して鉄道運営の独占権が与えられたが、コンセッショネアが鉄道運営権を悪用していること、もしくは顧客の差別を行っていることがみられた場合には、他の鉄道運営会社の参入を認めることとするとされた。

コンセッションが開始された時点では、軌道と車両はメンテナンスの欠如により、輸送サービス水準の低下がみられ、鉄道インフラはかなりひどい状態であった。さらに、コンセッション開始直後、つぎの2つの大問題が発生した。

- Camrailは政府の損失補償を前提に旅客サービスを行ったが、政府はその支払いを実行しなかった。これは、年額で3~4百万ユーロにおよび、旅客収入の40~50%に相当した。
- 前述の「コンセッション開始当初の5年間でUS\$92 millionの鉄道インフラ投資をおこなう」については、融資の実行がコンセッション開始後直ちに行われる予定が、4年間の遅延となった。その間鉄道インフラは劣化を続け、特に車両に対しては壊滅的打撃を与えた。

コンセッショネアの財政収支目論見では、コンセッションを開始すれば直ちに状況は好転し、内部収益率は16.6%に達するとしていた。収入は直ちに10%向上するとしていたが、実現は難しかった。これは、90年代の運賃に比べて50%の運賃値上げを行うことでカバーされた。然しながら、生産性がそれまでの90%程度に低迷したことより鉄道運営コストの

低減は困難であったものの、コンセッション開始 1 年後の人員削減でカバーされた。Camrail は、2000 年より以前にコンセッション化された鉄道の中では、唯一、戦争、大災害、政治的大混乱、コンセッション契約の破棄等々に直面しなかった事例である。

Camrail の経営収支は好調であるが、これは鉄道インフラ・車両への投資計画の資金の大半が World Bank/IDA および European Investment Bank よりの低利の融資が実行されたことにより、事前の財政収支目論見を実現できたことが寄与している。

(3) 教訓

Camrail 鉄道整備の経験から、以下のことが言えるであろう。

- 鉄道整備には PPP が有効：コンセッションの考え方は、経済への財政的負担が大きかったカメルーン国鉄（Regifercam）について、民間資金の活用等による鉄道改革を行うというものであった。鉄道が存続するためには、運営の効率化が必須と考えられるが、現在のところ PPP が最も適した手法と考えられる。コンセッション化前の輸送量が 1.140 百万トン～1.461 百万トンであったのに対して、コンセッション化後はその輸送量を伸ばし 2001 年には 1.946 百万トンとピークに達した。その後は各年 1.810 百万トン以上の輸送を行っている。
- PSO（旅客輸送サービス義務）に関連する政府補償の重要性：採算の取れない旅客輸送を要請しその補償を約束しているにも関わらず、実質的には損失補填がなされていないという問題がある。政府は契約事項を遵守すべきである。
- コンセッションの開始時までの、政府による鉄道インフラ・車両等のリハビリ：他の事例でもコンセッション化を行うこととした政府が、コンセッション化の期間中鉄道への投資・整備を行わなかったため施設が老朽化して、コンセッショネアへの負担が大きくなった事例がある。本事例は、他事例に比較して輸送量の多い鉄道の運営であったことから何とか対応可能であったが、コンセッショネアの負担が大き過ぎると上手く進展しないことは明白である。
- ドナーによる低利融資の確保：本事例では、鉄道インフラ・車両への投資がコンセッション時に計画され、その資金の大半が World Bank/IDA および European Investment Bank よりの低利の融資が実行されたことにより、事前のコンセッショネアの財政収支目論見を実現できた。

2.2.8 Sitarail（ブルキナファソ/コートジボワール）⁷⁷

(1) 概要

コートジボワールとブルキナファソ間にはSitarailによるAbidjan～Ouagadougou間1,145 kmの定期輸送（貨物と旅客）がある。コートジボワール側は、Abidjan～Ouangolodougou～Border間の約660 kmで、ブルキナファソ側はOuagadougou～Niangoloko～Border間の約485 kmとOuagadougou～Kaya間の約103 km（ただし2003年以降は運行停止中）がある。SitarailによるDakar～Bamako間の旅客輸送は、週3往復の列車を運行している。その輸送量は、0.5百万人(2008年)である。SitarailによるDakar～Bamako間の鉄道貨物輸送は、1日当たり最低4往復の貨物列車の運転が目標であるが、機関車・貨車の不足により、十分には達成されていない。その輸送量は、0.812百万トン(2006年)、0.907百万トン(2007年)、0.830百万トン(2008年)であり、2001年の1.01百万トンに及ばない。現在の貨物列車の運行は、機関車けん引により平均62トン（自重+荷重）の貨車21両（18m/車両）けん引する形でっており、コンテナと貨車は混在する場合もある。保有機関車は30両であり、20両余が稼働している。保有貨車は949両で874両が稼働している⁷⁸。

貨物輸送における主要品目は、輸入が石油製品、肥料、クリンカーおよびコンテナ（雑貨）であり、輸出は綿花、農産品、家畜、マンガン鉱石、亜鉛等々である。表1には、Sitarail鉄道の概要を示す。

表 2-18 Sitarail 鉄道の概要

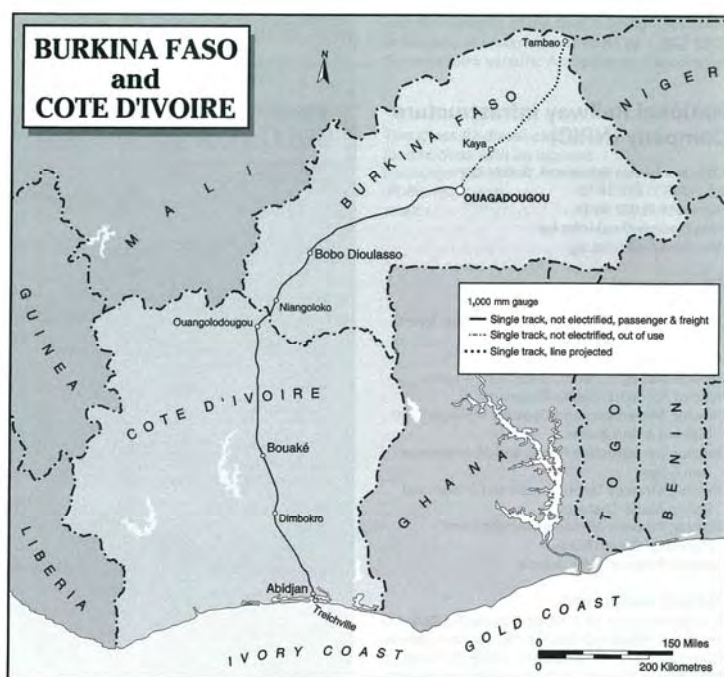
項目	内容
国	コートジボワール・ブルキナファソ
路線長	1,145 km（コートジボワール国内：660 km、ブルキナファソ国内：485 km）
軌間	1,000 mm
旅客輸送量	500,000 人（2008年）
貨物輸送量	0.812 百万トン（2006年）、0.907 百万トン（2007年）、0.830 百万トン（2008年）
運営機関	シタレール鉄道株式会社(Sitarail)
PPP 形態	コンセッション (RLT: Rehabilitate, lease or rent, and transfer)

コートジボワールおよびブルキナファソの鉄道は、1904年植民地経営のためAbidjan～Niger鉄道として建設が開始され、1954年Ouagadougouまでの区間が開通した。1960年

⁷⁷ Jane's World Railways (2009, HIS Jane's), Railways Databases (Update 2007, World Bank), PPI Database (World Bank Group), 世界の鉄道 (2005, 海外鉄道技術協力協会), 現地調査、クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究フェーズ3 (プロジェクト研究: 2009年3月: JICA)、アフリカにおける運輸交通インフラ支援のあり方研究 (プロジェクト研究: 2008年3月: JICA)

⁷⁸ Bobo-Dioulassoの車両工場でのヒアリング結果。

の独立以来両国で協調して鉄道運営にあたっていたが、1989年 Ouagadougou～Tambao間の新線建設・延伸をめぐって両国の見解の相違がみられ、両国はそれぞれ SICF、SCFB と呼ばれる国鉄を設立し、独自に鉄道運営を行うこととなった。しかし、この措置は鉄道の効率性低下を招き、鉄道貨物が道路に転移することとなって、鉄道の財政事情の悪化を招いた。1992年～1993年に両国政府の協議が行われ、再び単一事業体として鉄道を運営すること、および鉄道の民営化を行うことが決定された。



出典：Jane's World Railways
 (2009, HIS Jane's)

図 2-18 鉄道路線位置図

(2) Sitarailにおけるコンセッションの経験

1993年コートジボワールおよびブルキナファソの両国政府は、単一事業体として両国の鉄道を運営すること、および鉄道の民営化を行うことを決定し、その鉄道運営権を公開入札にかけ、1994年12月に最初のコンセッション契約が合意され Sitarail がコンセッショネアとなり、SOPAFER-B(ブルキナファソ政府設立の鉄道資産管理会社)と SIPF (コートジボワール政府設立の鉄道資産管理会社) との契約を締結し、1995年8月よりその鉄道運営が開始された。この当時の契約では鉄道インフラ、車両とも所有者は両国政府で、運営のみ Sitarail が行う運営委託であり、2010年までの15年契約であった。また Investment Fund を設立し (資本金8億 CFA)、コンセッションフィーとは別に利益の1%を Sitarail がこの Fund に拠出することでインフラ、機材整備の資金担保が目指された。現在、契約期間は2030年まで35年間に延長されている。

1995年に第1回の契約改定を実施した。きっかけは契約開始後180日以内に Sitarail が操業開始をするとした契約内容が履行できないことが判明したためである。理由は Sitarail による2国間での事務手続きに時間を要したこと、ビジネスプラン策定が遅れたことにある。この契約改定では、運営委託の形態から、Sitarail が投資もできるコンセッション内容となり、車両の所有は Sitarail となった。

1995年時点の鉄道の現状はインフラ、機材等が老朽化しており、1列車500トン以下の貨物輸送となり、サービス低下が目立った。この修復を政府がドナー支援資金も含めて行った。ドナーは、政府、世銀、EIB、ベルギーの会社等であり、返済は Sitarail のコンセッションフィーを充てている。

2001/2002の間に第2回目の契約改定が行われた。ここでは既存契約のコンセッションフィーの見直しと Investmennt Fund を Railway Investment Fund と改め、政府の資金拠出を含めた。この Fund の資金運用管理は2国の財務省、交通省で構成される協議会が行い SOPAFER-B、SIPF は技術的アドバイスを行う。資金運用に関しては Sitarail が毎年作成する年間予算内にインフラ、機材整備等の予算を計上し、協議会（年4回定例会開催）で実施が決定される。実施は Sitarail に任せられ、入札による委託業務も行う。

2003/2004年の間に第3回目の契約改定が行われた。これは2002年のコートジボワール紛争による1年間の国境閉鎖、Sitarail の9ヶ月間の操業停止期間のコンセッションフィーの支払猶予の措置のためであった。

現時点での PPP の形態は、RLT (Rehabilitate, Lease or Rent, and Transfer) と呼ばれるコンセッション契約である。2030年の期間満了まであと20年の契約期間が残されているが、PPPの利益・内容により、契約の満了、継続、一部内容を変更しての再契約となる。

(5年毎の見直し有り。) Sitarail の株は、ブルキナファソ政府15%、コートジボワール政府15%、Sitarail の従業員3%、残りの67%が数社の民間所有となっている。民間資本の内50%以上は Bollore Group の出資である。

コンセッション開始直後の1996年は51万トンの輸送量であったが、2000年88万トン、2001年には101万トンの輸送量にまで増加した。2000年には2 billion CFA の利益を計上した。ところが、2002年からのコートジボワール紛争(Ivorian Crisis)は当該地域の流通活動低下と顧客離れ（他路線、他の交通手段選択）を招き、2002年および2003年の輸送量はそれぞれ87万トンおよび18万トンまで減少した。2006年（81万トン）、2007年（91万トン）と上昇傾向にあったが、2008年の世界経済危機で再び落ち込んだ。現在は再び上昇し始め2010年は101万トンへの回復を見込んでいる。不況時には職員の勤務時間短縮（約半分の日数15日/月）で賃金支出の削減、職員が他で働くことを許可した、ほとんどの職員が現在はフルタイムで復帰している（離職者は少なかった）。経営再生の顧客獲得には紛争による影響を受けた Sitarail、アビジャン港、Bollore グループ（Sitarail の大株主）が共同して営業活動を行い、魅力的な価格設定、輸送手段としての安全性を強調し、かつての

顧客を取り戻す努力をしている。

しかし、会社の利益率は依然として低く、政府主導によるインフラ整備、機材更新が望まれる。近く 2 国間で政府責任部分を明確にする Common Vision を示す合意がなされる予定であるが、資金確保は難しい（インフラの完全整備には数 10 億 CFA が必要とみている）。

ブルキナファソーニジュール間整備は Tambao 鉱山を含め鉱石資源が豊富な地域なので新規路線開拓は魅力である。ブルキナファソーマリ間整備もマリからの農産物を運ぶ手段として有効であろう。

(3) 教訓

Sitarail 鉄道整備の経験から、以下のことが言える。

- 鉄道インフラ整備は管側が責任を持つべき：鉄道インフラは政府の所有となっており、コートジボワール、ブルキナファソの両政府が責任を持って維持するとの姿勢が見られる。コートジボワールおよびブルキナファソは、コンセッション導入に先立ち資産管理会社 SIPF および SOPAFER-B をそれぞれ設立した。これは、他の国の鉄道コンセッションと比較した場合、グッドプラクティスと言える。また、SIPF および SOPAFER-B はコンセッショネアを監視・監理する権能も持っている。一方、民間は車両保有とインフラの日常的維持管理に責任を持ち、負担が軽減され、運営に専念できる環境となっている。
- 鉄道インフラの維持・改良のための基金の設置：本事例では、Railway Investment Fund を設立し、コンセッショネアのフィー・拠出金を充てるだけでなく、政府の資金拠出をも含めている。この Fund の資金運用管理はコートジボワール、ブルキナファソの両政府の財務省、交通省で構成される協議会が行い SOPAFER-B、SIPF は技術的アドバイスを行うなど、関係国の取り組みが見られる。
- 独立したコンセッションの監視・規制機関の設置：現在、Sitarail とコートジボワール、ブルキナファソの政府、SOPAFER-B（ブルキナファソ政府設立の鉄道資産管理会社）とおよび SIPF（コートジボワール政府設立の鉄道資産管理会社）の関係は良好であり、コンセッションは有効に機能していると考えられるが、第三者機関として、政府側の施策・コンセッショネアへの要求が適正であるか、また、Sitarail のパフォーマンスをモニターしてその適正な業務の遂行を保証するための鉄道の規制を行う機関は存在していない。他国の PPP における紛争の事例を考慮すると、コンセッション契約を見直し・正常化し、その誠実な実行を監視・規制して政府およびコンセッショネアが正常な友好関係を築くことができるようにできる機関を設置しておくことが重要と考えられる。
- 鉄道整備には PPP が有効：このコンセッションの活動により Abidjan～Ouagadougou 間の鉄道は、コンセッション発足直後の 1996 年は 51 万トンの輸送量

であったが、2000年 88 万トン、2001年には 101 万トンの輸送量にまで増加し、2000年には 2 billion CFA の利益を計上した。2002 年からのコートジボワール紛争 (Ivorian Crisis)により 2002 年の輸送量は 60 万トンまで減少した。2006年 (81 万トン)、2007年 (91 万トン) と上昇傾向にあったが、2008年の世界経済危機で再び落ち込んだ。現在は再び上昇し始め 2010年は 101 万トンへの回復を見込んでいる。以上の経緯を見れば、本事例はグッドプラクティスと言えるものと考えられる。

- 鉄道の安定経営のためには政治的安定が大切：2002 年からのコートジボワール紛争 (Ivorian Crisis)は当該地域の流通活動低下と顧客離れ（他路線、他の交通手段選択）を招き Sitarail は多大の影響を被った。このような事が再度発生すれば鉄道の存続も危うくなる。関係国は、真摯に対処すべきである。事実、内戦・国際紛争で破壊されてしまった鉄道も数多くある。Sitarail の事例では、コンセッションフィーの延納を認めるなど、官民をあげて事態を收拾した。コンセッション契約では、こうした不測の事態に遭遇した際の対応についても定めておくことが重要と考えられる。

2.2.9 Transrail（セネガル／マリ）⁷⁹

(1) 概要

セネガルとマリにまたがる鉄道は総延長 1,236km であり、Transrail により運営されている。セネガル側の鉄道は、Dakar～Thies～Tambacounda～Kidira 間の約 643 km の幹線と Thies～Saint Louis、Diourbel～Touba、Guinguineo～Lydiance の 3 支線約 263 km (Diourbel～Touba を除いて、現在は運行停止中)、計 906 km がある。植民地時代には落花生、綿花などの農産品の輸送や旅客輸送に貢献した。独立後はセネガル国鉄 (SNCS) として長らく運営されてきた。マリ側の鉄道は Bamako～Kayes～Kidira 間の約 593 km の幹線と Bamako～Koulikoro の支線約 60 km (現在は運行停止中) がある。植民地時代には落花生、家畜などの農産品の輸送や旅客輸送に貢献した。独立後はマリ国鉄 (RCFM) として運営されてきた。Bamako～Kidira～Dakar に至る鉄道ルートは内陸国のマリにとっては重要な国際輸送ルートであり、主要貨物として石油、肥料、化学製品、骨材等を輸送してきた。近年はコンテナによる雑貨の輸送が増加している。

現在行われている定期輸送は、①Transrail による Dakar～Bamako 間の鉄道貨物輸送と Bamako～Kayes 間の旅客輸送、②PETIT TRAIN DE BANLIEUE (PTB) による Thies→Dakar (約 70 km)の通勤・通学輸送、③Sefics 社による Thies～Tivaouane～Darou 港間 (約 22 km+約 22 km、計約 44 km) における燐鉱石輸送のみである。Diourbel～Touba 間は、貨物・旅客の不定期運航が行われている。Transrail による Dakar～Bamako 間の鉄

⁷⁹ Jane's World Railways (2009, HIS Jane's), Railways Databases (Update 2007, World Bank), PPI Database (World Bank Group), 世界の鉄道 (2005, 海外鉄道技術協力協会), 現地調査、クロスボーダー交通インフラ対応可能性研究フェーズ 3 (プロジェクト研究：2009年3月：JICA)、アフリカにおける運輸交通インフラ支援のあり方研究 (プロジェクト研究：2008年3月：JICA)

道貨物輸送は、1日当たり1往復の貨物列車と1往復の普通貨物列車の運転が目標であるが、機関車・貨車の不足、多発する脱線事故（月平均13件）等により、達成されていない。その輸送量は、0.373百万トン(2006年)、0.388百万トン(2007年)、0.379百万トン(2008年)であり、目標の2百万トンにはるかに及ばない。Bamako～Kayes間の旅客輸送は、週3往復の列車を運行している。

表 2-19 Transrail 鉄道の概要

項目	内容
国	セネガル・マリ
路線長	1,236 km（セネガル国内：643 km、マリ国内：593 km）
軌間	1,000 mm
旅客輸送量	不明
貨物輸送量	0.373 百万トン（2006年）、0.388 百万トン（2007年）、 0.379 百万トン（2008年）
運営機関	トランスレール鉄道株式会社(Transrail)
PPP 形態	コンセッション (ROT: Rehabilitate, operate, and transfer)

Dakar への朝通勤・通学輸送は PTB により、Thies→Dakar（約 70 km）に 2 本、Rufisque（Dakar より約 30 km Thies 方）→Dakar に 21 本の列車を運転し、夕方の帰宅輸送では、Dakar→Rufisque に 10 本、Dakar→Thies に 1 本の列車を運転している。これは、朝通勤・通学輸送では職場・学校への到着時間が問題となるので鉄道による通勤・通学が選択されるが、帰宅輸送においては最終便の時間等自由度の多いバス輸送等（運賃は高い）が多く選択されることによる。2008 年度の輸送量は、450 万人である。現在 1 日当たり最大約 25,000 人の輸送量であるが、将来は 75,000 人に増加させることを期待している。



出典：Transrail 資料を
基に調査団作成

図 2-19 鉄道路線位置図

(2) Transrailにおけるコンセッションの経験

セネガルおよびマリの両国政府は、鉄道の近代化と民営化を図るため、カナダのコンサルタント CPCS Transcom 社に依頼して Dakar～Bamako 間の国際輸送のコンセッション化を進めた。2003 年カナダの Canac 社とフランスの Getmar 社のコンソーシアムである Transrail に対して、25 年のコンセッション契約を締結した。PPP の形態は ROT (Rehabilitate, Operate, and Transfer) と呼ばれるコンセッション契約である。

しかし、ローン等の資金の提供がなく困難な経営状況が続いた。債務超過におちいり予定されていた日々の鉄道運営にも支障をきたした上、インフラ投資が実施されなかった。2006 年に債権者会議が開かれた結果、Canac 社は撤退してベルギーの Vecturis 社が大株主となり鉄道運営を引き継いだ。

Transrail の株式は当初、Canac 社と Getmar 社のコンソーシアムが 51 %、セネガル国およびマリ国の政府がそれぞれ 10 %、Transrail の従業員が 9 %、両国の民間投資家がそれぞれ 10 %の所有となっていた。

鉄道インフラは政府の所有となっており、セネガルでは Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure (MICATTI)、マリでは Ministry of Transportat and Facilities (MTF)が担当している。政府がその保全を保証していなかったことから、基本的に、世銀、EU (EC)、AfDB 等の支援を受けられなかった。両国の鉄道インフラ資産を一括して保有・管理する組織を立ち上げ、両国が線路のリハビリに対して責任を持つことを明確にする必要がある。

Vecturis 社は Transrail の運営開始と同時に、コンセッション改定にかかる両国政府との

協議を開始した。この協議に 2～3 年の年月がかかった。Transrail は、新コンセッション契約を結ぶため、両国、世銀、AfDB、EU 等との協議を進めている。この 3 月 15 日には関係者の会議が開催され、合意が得られる見通しとなっていたが、関係者の都合がつかず延期となった。

(3) 教訓

Transrail 鉄道整備の経験から、以下のことが言える。

- 鉄道インフラは政府が責任を持つべき：鉄道インフラは政府の所有となっているが、セネガル・マリの両政府がその保全を保証していなかったことから、基本的に、世銀、EU (EC)、AfDB 等の支援を受けられなかった。両国の鉄道インフラ資産を一括して保有・管理する組織を立ち上げ、両国が線路のリハビリに対して責任を持つことを明確にする必要がある。
- PSO (旅客輸送サービス) の要請は補償が必要：採算の取れない旅客輸送を要請しその補償を約束しているにも関わらず、実質的には損失補填がなされていないという Transrail の主張がある。
- 鉄道インフラの維持・改良のための基金の設置が大切：Transrail が支払うコンセッションフィー・税金 (or その一部) により将来の鉄道インフラの維持・改良のための基金をつくるのが有効と考えられるが、本事例では、Transrail は新コンセッション契約に盛り込まれることを期待している。
- 独立したコンセッションの監視・規制機関の設置を行うことが重要：今日でも、政府の施策・コンセッショネアへの要求が適正であるか、また、Transrail のパフォーマンスをモニターしてその適正な業務の遂行を保証するための鉄道の規制を行う機関は存在しない。コンセッション契約を見直し・正常化し、その誠実な実行を監視・規制して政府およびコンセッショネアが正常な友好関係を築くことができるようにすべきである。(新コンセッション契約、支払い未了事項等に対して政府側と Transrail の言い分に食い違いがある。)

3 プロジェクトプロファイル

西アフリカにおける回廊整備のモデルプログラムにおける、個別プロジェクトの概要を示したプロジェクトプロファイルを以下に記載する。

3.1 Dakar – Bamako回廊整備支援プロジェクトプロファイル（セネガル・マリ回廊）

3.1.1 地域開発支援プロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（地域開発、港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-RG-1	Dakar – Bamako 回廊沿線の輸出振興をテーマとした地域総合開発マスタープラン策定調査	地域開発	回廊沿線地域
プロジェクトの背景	Dakar – Bamako 回廊はセネガル・マリにまたがる広域回廊で、総延長が 1200km を超える。この回廊は NEPAD がニジェール SDI として位置付ける地域の一部となっており、陸上交通としては道路と鉄道（Transrail）が存在し、Dakar 港とセネガル東部の内陸部、および国境を越えて Bamako 方面を結び、域内・域外との主要な物流経路となっている。運輸交通インフラ整備の一環として、ドナー支援などにより道路整備などが進展しているほか、鉄道についてもドナー支援によるリハビリなどが開始される見込みである。しかし、物流需要としては、現在は大幅な輸入超過となっており、陸上輸送は片方向の需要にのみ対応しているため物流コストを押し上げる要因となっている。一方で、セネガル内陸部およびマリ北西部での鉱物資源開発が進展しており、また、綿花をはじめとした農産品生産増産のポテンシャルもあり、地域の輸出産業を振興できる可能性は高い。このため、広域物流回廊インフラ整備と並行して、輸出産業振興の観点からの地域総合開発に取り組むことが望まれる。		
プロジェクトの目的	本プロジェクトは、Dakar – Bamako 回廊沿線地域の経済発展に寄与するため、インフラ整備（運輸交通・電力・通信など）や、資源開発、産業育成などの幅広いセクターにおける現状と課題を分析し、広域的な地域総合開発マスタープランを作成することを目的とする。		
プロジェクトの現状	地域全体の総合的な開発マスタープランは作成されていない。		
タイムフレーム	短期～中期		

実施に伴う不 確定要因(リス ク)	特になし。
プロジェクト の内容	技術協力 (M/P) の TOR 1) 現状の把握と分析 2) 地域総合開発マスタープランの策定 3) 優先プロジェクトの抽出 4) 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ
社会・環境影響 の可能性	特になし。
実施機関（体 制）	セネガル国計画省、マリ国通産交通省
概算費用	要員配置 1) 総括 / 地域開発 2) 輸出振興 / 投資促進 3) 産業振興 4) 広域交通インフラ 5) 運輸・交通需要予測 6) インフラ・施設計画 7) 物流制度 8) 社会開発 9) 環境配慮 10) 経済・財務分析 11) 制度構築 / 能力開発 TOR : MM 1) 10 MM 2) 8 MM 3) 6 MM 4) 6 MM 5) 4 MM 6) 6 MM 7) 6 MM 8) 5 MM 9) 5 MM 10) 5 MM 11) 4 MM トータル 65 MM

	技術協力の概算コスト 2億円程度																																																																																									
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 現状の把握と分析</td> <td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 地域総合開発マスタープランの策定</td> <td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. 優先プロジェクトの抽出</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>													Task	Month												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1. 現状の把握と分析	■	■											2. 地域総合開発マスタープランの策定			■	■	■								3. 優先プロジェクトの抽出						■	■						4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ								■	■	■		
	Task	Month																																																																																								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																																													
	1. 現状の把握と分析	■	■																																																																																							
	2. 地域総合開発マスタープランの策定			■	■	■																																																																																				
	3. 優先プロジェクトの抽出						■	■																																																																																		
4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ								■	■	■																																																																																

3.1.2 港湾整備支援プロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-PT-1	Dakar 港マスタープラン策定調査	港湾	Dakar 港
プロジェクトの背景	<p>Dakar 港で DP World が獲得した 25 年間のコンセッションは、コンテナターミナルの管理・運営の他に既存コンテナターミナルの改造と新コンテナターミナルの建設を含んでいる。そのうち既存ターミナルの改造は既に着手されており、さらに既存の北防波堤の沖に新コンテナターミナルの建設が予定されている。しかしながら、将来の貨物需要への対応や陸上交通との結節などの課題が残されているとともに、下水処理の問題を抱える南港区や、老朽化が著しい石油バースなどの整備を含む Dakar 港全体の整備計画が策定されていない。このため、Dakar – Bamako 回廊の玄関口として、環境改善や道路・鉄道などの陸上交通との接続性も含めた Dakar 港開発マスタープランの策定が必要となっている。</p> <p>なお、マスタープランの策定にあたっては、鉄鋼業の世界最大手である Arcelor Mittal 社がセネガルでの鉄の採掘に 22 億 USD の投資を行うことで契約し、その中には Dakar 港周辺における鉄鉱石積み出し用の新工業港建設と、採掘場までの約 750km の鉄道の敷設も含まれているため、マスタープランでは、この新港建設計画との関連性も考慮しなければならない。</p>		

プロジェクトの目的	港湾整備マスタープランを作成し、陸上交通との円滑な接続を可能にして輸送効率を高めるとともに港湾の安全向上と環境改善をはかることを目的とするプロジェクトである。
プロジェクトの現状	現在、Dakar 港では、新規コンテナターミナルの建設は決定しているが、港湾全体の整備マスタープランは作成されていない。
タイムフレーム	中期～長期。
実施に伴う不確定要因(リスク)	将来にわたる鉄道輸送の継続。
プロジェクトの内容	技術協力 (M/P) の TOR 1) 現状・現計画の把握と分析 2) 港湾開発マスタープランの策定 3) 優先プロジェクトの抽出 4) 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ
社会・環境影響の可能性	特になし。
実施機関（体制）	Port Autonome de Dakar (PAD)をカウンターパートとして PAD に調査団を派遣し、PAD の調査計画部門 (Division Cellule des Etudes et de Planificaton) とともにマスタープランを作成する。
概算費用	要員配置 1) 総括 / 港湾開発計画 2) 港湾運営 3) 鉄道計画 4) 道路計画 5) 港湾施設設計 I (外郭施設) 6) 港湾施設設計 II (各種ターミナル、岸壁) 7) 施工計画・調達・積算 8) 需要予測 9) 経済・財務分析 10) 社会配慮 11) 自然環境 <u>TOR : MM</u> 1) 10 MM 2) 8 MM 3) 6 MM 4) 6 MM 5) 4 MM

	6) 8 MM 7) 5 MM 8) 5 MM 9) 4 MM 10) 5 MM 11) 4 MM トータル 65 MM <u>技術協力の概算コスト</u> 2 億円程度																																																																													
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 現状, 原計画の把握と分析</td> <td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 港湾開発マスタープランの策定</td> <td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. 優先プロジェクトの抽出</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1. 現状, 原計画の把握と分析	■	■											2. 港湾開発マスタープランの策定			■	■	■								3. 優先プロジェクトの抽出						■	■						4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ								■	■	■		
Task	Month																																																																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																																		
1. 現状, 原計画の把握と分析	■	■																																																																												
2. 港湾開発マスタープランの策定			■	■	■																																																																									
3. 優先プロジェクトの抽出						■	■																																																																							
4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ								■	■	■																																																																				

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類(港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
DB-PT-2	鉄道コンテナターミナル整備プロジェクト (鉄道ターミナル、荷役設備、周辺道路)	港湾	Dakar 港
プロジェクトの背景	Dakar 港の輸送コスト削減のためには、鉄道輸送の振興が不可欠である。既存の鉄道線は、コンテナ蔵置ヤード北方の操車場から単線が伸びて来ているが、コンテナ蔵置ヤードと鉄道への積込作業スペースが分離されておらず、非常に非効率な荷役となっている。その結果コンテナの積込み、列車の入替えに時間がかかり定時運行が難しい状態である。		
プロジェクトの目的	本プロジェクトでは、効率的な荷役を可能にする鉄道コンテナターミナルを整備し、鉄道輸送を振興することによる陸上輸送コストの低減をはかることを目的とする。		
プロジェクトの現状	コンテナターミナルコンセッションである DP World のコンセッション契約内容に、鉄道コンテナターミナルの整備が含まれているか確認する必要がある。セネガル国政府側による事業計画等はない。		

タイムフレーム	短期～中期。コンテナターミナルの拡張に合わせて出来る限り早期に整備することが望ましい。
実施に伴う不確定要因(リスク)	ターミナルからの鉄道への積み込み効率が改善されても、マリ国 Bamako までの路線全体が整備されなければ、輸送効率は大きく向上しない。 投融資の場合、日本の民間企業の参画を支援する必要がある。
プロジェクトの内容	技術協力 (FS) の TOR 1) 現状把握・分析と現地調査（測量等） 2) 整備計画作成 3) 鉄道ターミナル施設の設計 4) 事業実施計画の策定 5) 社会環境配慮に関する課題の整理 資金協力 / 投融資の TOR 1) 鉄道コンテナターミナル建設
社会・環境影響の可能性	社会、環境面での影響は少ないと考えられる。
実施機関（体制）	Port Autonome de Dakar (PAD)を事業主体として、Ministry of Infrastructure, Land Transport, and Air Transport をプロジェクト管理者とする。 鉄道整備がコンセッション契約に含まれている場合には、DP World も実施機関となる。
概算費用	<u>要員配置</u> 1) 総括 / 鉄道コンテナターミナル計画 2) ターミナル運営 / 荷役機械 3) 需要予測 4) 施設設計 5) 施工計画・調達・積算 6) 社会・自然環境配慮 7) 財務・経済分析 <u>TOR : MM</u> 1) 8 MM 2) 3 MM 3) 4 MM 4) 5 MM 5) 4 MM 6) 3 MM 7) 3 MM トータル 30 MM

	<p><u>技術協力概算費用</u> 約 1 億 2000 万円</p> <p><u>資金協力 (投融資) 概算費用</u> 約 5.0 億円 (鉄道 2km x 2lane x 80,000JPY/m = 約 3.2 億円) (舗装 600m x 30m x 10,000JPY/m = 約 1.8 億)</p>																																																																																																													
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1" data-bbox="448 568 1230 1061"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 現状把握・分析と現地調査 (測量等)</td> <td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 整備計画作成</td> <td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. 鉄道ターミナル施設の設計</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. 事業実施計画の策定</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>5. 社会環境配慮に関する課題の整理</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="448 1122 884 1301"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="4">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FS 調査</td> <td>■</td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>建設事業</td> <td></td><td>■</td><td>■</td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1. 現状把握・分析と現地調査 (測量等)	■	■											2. 整備計画作成			■	■	■	■							3. 鉄道ターミナル施設の設計					■	■	■						4. 事業実施計画の策定							■	■	■				5. 社会環境配慮に関する課題の整理								■	■	■			Task	Year				1	2	3	4	FS 調査	■				建設事業		■	■	
Task	Month																																																																																																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																																																																		
1. 現状把握・分析と現地調査 (測量等)	■	■																																																																																																												
2. 整備計画作成			■	■	■	■																																																																																																								
3. 鉄道ターミナル施設の設計					■	■	■																																																																																																							
4. 事業実施計画の策定							■	■	■																																																																																																					
5. 社会環境配慮に関する課題の整理								■	■	■																																																																																																				
Task	Year																																																																																																													
	1	2	3	4																																																																																																										
FS 調査	■																																																																																																													
建設事業		■	■																																																																																																											

<p>プロジェクト番号</p>	<p>プロジェクトタイトル</p>	<p>分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)</p>	<p>位置</p>
<p>DB-PT-3</p>	<p>コンテナターミナル拡張プロジェクト</p>	<p>港湾</p>	<p>Dakar 港</p>
<p>プロジェクトの背景</p>	<p>Dakar 港のコンテナターミナルの運営を 25 年間のコンセッション契約に基づいて行っている DP World は現在、拡張プロジェクトの第 1 フェーズとして既存ターミナル施設のリハビリ・改修・拡張を実施中である。第 1 フェーズは 2010 年中に完了する予定である。</p> <p>第 2 フェーズは、既存北側防波堤の外側海域を埋め立て岸壁深度-14m の新コンテナターミナルを建設する予定であり、新ターミナルは 2012</p>		

	<p>年には開校する計画となっている。</p> <p>現状の Dakar 港の港口水深は 11m と浅く、航路幅も 200m と狭いため、大水深のターミナル建設により大型船を呼び込み、輸送コストを削減することが求められている。</p>																													
プロジェクトの目的	<p>増加するコンテナ貨物の取り扱いを効率的に行い、またさらに多くの貨物を呼び込むために、既存ターミナルを改修して取扱能力を向上させるとともに、大水深の新規コンテナターミナルを建設する。</p> <p>また、それに合わせて航路の拡幅、増進を行う。</p>																													
プロジェクトの現状	<p>現在第 1 フェーズを実施中である。第 2 フェーズの新ターミナル建設は、DP World のコンセッション契約内容に含まれているスコープであるが、一部の航路や外郭施設の整備に対する支援が必要となる可能性がある。</p>																													
タイムフレーム	<p>長期。</p>																													
実施に伴う不確定要因（リスク）	<p>特になし。</p>																													
プロジェクトの内容	<p>資金協力の TOR</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 航路浚渫 2) 外郭施設の建設 																													
社会・環境影響の可能性	<p>新規建設に伴う周辺の水環境への影響と、漁民等がいるとすればその補償問題が生じる可能性がある。</p>																													
実施機関（体制）	<p>Port Autonome de Dakar (PAD)、DP World</p>																													
概算費用	<p><u>資金援助の概算費用</u></p> <p>外郭施設（防波堤）</p> <p>航路浚渫</p> <p>計 30 億円程度（現地地形条件等を確認する必要あり）</p>																													
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="4">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. M/S、FS</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. 資金援助手続き</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. 外郭施設建設</td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 航路浚渫</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year				1	2	3	4	1. M/S、FS					2. 資金援助手続き					3. 外郭施設建設					4. 航路浚渫				
Task	Year																													
	1	2	3	4																										
1. M/S、FS																														
2. 資金援助手続き																														
3. 外郭施設建設																														
4. 航路浚渫																														

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
DB-PT-4	マリ国ドライポート整備プロジェクト	港湾	マリ国 Bamako 周辺
プロジェクトの背景	<p>内陸国であるマリにはドライポートが比較的多く整備されており、通関施設のあるものも多いが、荷役施設は不十分である。また、マリは Nouadhibou 港、Dakar 港、Conakry 港、Abidjan 港、Tema 港、Lome 港、Cotonou 港の各港内に倉庫付きの保税區を有しており、一定期間は無料保管場所として利用できる。以上の施設は必ずしも有効活用されているとは言えないためマリは現在、Sikasso と Kayas の 2 箇所に本格的なドライポートを建設する計画であり、それらの運営は民間業者へ委託する PPP 方式を取り入れることを検討している。港湾内の保税區との関係を踏まえつつドライポート整備を推進する必要がある。</p>		
プロジェクトの目的	<p>効果的なドライポート整備戦略を提言しその整備を支援することにより、輸送コストの低減をはかることを目的とする。</p>		
プロジェクトの現状	<p>Sikasso と Kayes の 2 カ所に建設計画があり、土地の確保 (それぞれ 40 ha と 50 ha)、FS 調査は既にも実施済みであり、財源の確保を含めて実施体制が検討されている。</p>		
タイムフレーム	<p>短期 (1 年程度)。</p>		
実施に伴う不確定要因 (リスク)	<p>沿岸国港湾から内陸国向けトランジット貨物が急減する政治的または社会的な不安定要素がある (コートジボワール Abidjan 港の例)。</p>		
プロジェクトの内容	<p>技術協力 (FS) の TOR</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 現状の把握と分析、既存 FS のレビュー 2) 整備計画の策定 3) 施設設計 4) 事業実施計画の策定 <p>資金協力の TOR</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ドライポートの建設 		
社会・環境影響の可能性	<p>用地も取得済みであり、社会・環境面での影響は特に無いと考えられる。</p>		
実施機関 (体制)	<p>マリ国 MOT、税関</p>		
概算費用	<p>要員配置</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 総括 / 広域物流 		

	<p>2) 運営計画 3) 需要予測 4) 施設設計 5) 建築 6) 施工計画・調達・積算 7) 財務・経済分析</p> <p><u>タスク：MM</u></p> <p>1) 6 MM 2) 4 MM 3) 4 MM 4) 4 MM 5) 4 MM 6) 2 MM 7) 2 MM トータル 26 MM</p> <p><u>技術協力</u> 約 1 億円</p> <p><u>資金協力の概算費用</u> ドライポート 1 箇所につき 17 億円程度</p>																																																																																																
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 現状の把握と分析、既存 FS のレビュー</td> <td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 整備計画の策定</td> <td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. 施設設計</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. 事業実施計画の策定</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="4">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FS 調査</td> <td>■</td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>建設事業</td> <td></td><td>■</td><td>■</td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1. 現状の把握と分析、既存 FS のレビュー	■	■											2. 整備計画の策定			■	■	■	■							3. 施設設計					■	■	■						4. 事業実施計画の策定						■	■						Task	Year				1	2	3	4	FS 調査	■				建設事業		■	■	
Task	Month																																																																																																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																																																					
1. 現状の把握と分析、既存 FS のレビュー	■	■																																																																																															
2. 整備計画の策定			■	■	■	■																																																																																											
3. 施設設計					■	■	■																																																																																										
4. 事業実施計画の策定						■	■																																																																																										
Task	Year																																																																																																
	1	2	3	4																																																																																													
FS 調査	■																																																																																																
建設事業		■	■																																																																																														

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
Ongoing	セネガル国ドライポート整備プロジェクト	港湾	セネガル国
プロジェクトの背景	Dakar 港の貨物増加により、Dakar 港および Dakar 市街地の交通混雑が進み港湾区域内に貨物が長期間にわたり滞留するようになった。このため、港湾区域から貨物の搬出を促進するために Dakar 港から約 2 km 離れた後背地にドライポート整備プロジェクトが 2006 年から進められた。通関の効率化を図るためにも、ドライポートは税関の施設を含んだ本格的な施設とすることが望まれている。		
プロジェクトの目的	本プロジェクトは、港湾区域内における貨物の滞留を解消し、輸送コストの低減をはかることを目的とする。		
プロジェクトの現状	プロジェクトの現状としては、建設工事が 2009 年 6 月に完了し、現在コンセッション契約による民間オペレーターの選定作業段階である。建設が完了したドライポートに隣接して、将来の拡張用の土地も確保されている。		
タイムフレーム	短期。		
実施に伴う不確定要因（リスク）	実施済みのため特になし。		
プロジェクトの内容	敷地面積約 20ha のドライポートの建設と運営。 倉庫、フォワーダーや税関職員の事務所、ごみ処理施設、車回し場、重車両用の駐車場、ワークショップやガソリンスタンド、レストランも設置されている。		
社会・環境影響の可能性	特になし。		
実施機関（体制）	Port Autonome de Dakar (PAD)、運営は民間業者を予定。		
概算費用	工事費計 35 億円程度（収集情報より）		
実施スケジュール	実施済（2006 年～2009 年）であり、民間オペレーター選定段階である。		

3.1.3 鉄道整備支援プロジェクト

プロジェクト 番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、 PPP、貿易円滑 化）	位置
DB-RW-1-1	セネガル・マリ国 Transrail 緊急 軌道整備 プロジェクト	鉄道	
プロジェクト の背景	<p>セネガル・マリ国の Transrail の軌道は老朽化が著しく整備状態も良くない。車両の整備状態も良くないことから、2008 年の脱線事故は 216 件、2009 年の脱線事故は 144 件と脱線事故の多発に悩まされている。鉄道の安全性・安定輸送が脅かされている状態である。レールの種類は 36 kg/m, 30 kg/m or 26 kg/m と軽量で、36 kg/m レールは 1966～1992 年に敷設され、30 kg/m レール（延長 600 km）および 26 kg/m レール（延長 150 km）は経年 70 年以上の老朽レールとなっている。Transrail の軌道をリハビリすることにより、鉄道の安全性・安定輸送が担保され、顧客の信頼を得られる。直接的には、徐行運転の解除による輸送時間の短縮、脱線復旧作業の減による運転休止時間の減（結果的に運転・輸送時間の短縮）、脱線復旧作業費の減、脱線車両の修理費の減、車両の稼働率の向上、き損貨物の補償費の減、等々が見込まれる。輸送時間の短縮および車両の稼働率の向上は輸送効率の向上に直結し、より多くの需要に答えることができる輸送力が向上（増収）するとともに、単位輸送量当たりの輸送コストが節減できる。</p>		
プロジェクト の目的	<p>セネガル・マリ国の Transrail の軌道をリハビリすることにより、多発している脱線事故を減らし、鉄道の安全性・安定輸送を担保する。</p>		
プロジェクト の現状	<p>Transrail は、両国政府がその保全を保証していないことから、基本的に、世銀、EU、AfDB 等の支援を受けられず、上下分離型のコンセッション契約への改善を図っており、これが実現すれば、各ドナーは融資に応じる姿勢を示している。このドナー支援が得られれば、130 billion CFA の予算で延長 600 km に亘る老朽化したインフラ改良を行う計画であり、当然ながら脱線多発区間である老朽軌道のリハビリは優先度の高いものと考えられる。</p>		
タイムフ レーム	<p>緊急：鉄道の安全性・安定輸送の確保は最優先課題である。</p>		
実施に伴う不 確定要因（リス ク）	<p>リスクは少ないものと考えられる。</p>		

プロジェクトの内容	セネガル国 Transrail (Dakar – Bamako: 1,236 km)の内、老朽化した軌道延長 600 km についてリハビリを行う。 1) 現軌道の撤去 2) 軌道の敷設 - 40 kg/m レール - PC マクラギ - バラスト (砕石厚さ 250 mm 以上) 3) 路盤の整備																															
社会・環境影響の可能性	軌道のリハビリであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。																															
実施機関 (体制)	MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure), in Republic of Senegal Ministry of Transport and Facilities, in Republic of Mali Transrail																															
概算費用	300 億円程度																															
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="7">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1, 2 and 3</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year							1	2	3	4	5	6	7	SAPROF (協力準備調査)								1, 2 and 3							
Task	Year																															
	1	2	3	4	5	6	7																									
SAPROF (協力準備調査)																																
1, 2 and 3																																

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
DB-RW-1-2	セネガル国 Transrail (Dakar – Thies: 70 km) 緊急軌道整備プロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	セネガル国 Transrail (Dakar – Thies: 70 km) の軌道は、複線となっているが、Transrail は PTB (Petit Train de Balieue) と 1 線ずつを分け合って使用している。サブサハラ地域の鉄道としては比較的重量級の 36 kg/m レールが使用されているが、同区間が Dakar 港に直結する幹線であったことにより酷使されて老朽化が著しい。この区間での 2009 年の脱線事故は 56 件で Transrail での全脱線事故 144 件の 38.9 % を占め、最悪の脱線多発区間となっている。同区間の軌道をリハビリすることにより、鉄道		

	<p>の安全性・安定輸送が担保され、顧客の信頼を得られる。直接的には、徐行運転の解除による輸送時間の短縮、脱線復旧作業の減による運転休止時間の減（結果的に運転・輸送時間の短縮）、脱線復旧作業費の減、脱線車両の修理費の減、車両の稼働率の向上、き損貨物の補償費の減、等々が見込まれる。輸送時間の短縮および車両の稼働率の向上は輸送効率の向上に直結し、より多くの需要に答えることができる輸送力が向上（増収）するとともに、単位輸送量当たりの輸送コストが節減できる。</p>											
プロジェクトの目的	<p>セネガル国の Transrail (Dakar – Thies: 70 km)の軌道をリハビリすることにより、同区間で多発している脱線事故を減らし、鉄道の安全性・安定輸送を担保する。本プロジェクトは、DB-RW-1-1 の軌道リハビリ対象区間の内、Dakar-Thies 間 70 km を切り出したものである。</p>											
プロジェクトの現状	<p>Transrail は、上下分離型のコンセッション契約への改善が行われ、世銀、EU、AfDB 等のドナー支援が得られれば、130 billion CFA の予算で延長 600 km に亘る老朽化したインフラ改良を行う計画であり、当然ながら最悪の脱線多発区間である本区間の軌道のリハビリは第一のプライオリティであるものと考えられる。</p>											
タイムフレーム	<p>緊急：鉄道の安全性・安定輸送の確保は最優先課題である。</p>											
実施に伴う不確定要因（リスク）	<p>リスクは少ないものと考えられる。</p>											
プロジェクトの内容	<p>セネガル国 Transrail (Dakar – Thies: 70 km) の軌道のリハビリを行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 現軌道の撤去 2) 軌道の敷設 <ul style="list-style-type: none"> - 40 kg/m レール - PC マクラギ - バラスト（砕石厚さ 250 mm 以上） 3) 路盤の整備 											
社会・環境影響の可能性	<p>軌道のリハビリであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。</p>											
実施機関（体制）	<p>MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure) , in Republic of Senegal Transrail</p>											
概算費用	<p>35 億円程度</p>											
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="3">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year			1	2	3	SAPROF (協力準備調査)			
Task	Year											
	1	2	3									
SAPROF (協力準備調査)												

	1, 2 and 3		
--	------------	--	--

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-RW-1-3	セネガル国 Transrail (Tambacounda – Kidira: 175 km) 緊急軌道整備プロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	セネガル国 Transrail (Tambacounda – Kidira: 175 km) 間の線路不良個所のレールは主として 26 kg/m の軽量レールが敷設されており、経年 70 年以上の老朽レールとなっている。この区間での 2009 年の脱線事故は 40 件で Transrail での全脱線事故 144 件の 27.8 % を占めており、Transrail 第二の脱線多発区間となっている。同区間の軌道をリハビリすることにより、鉄道の安全性・安定輸送が担保され、顧客の信頼を得られる。直接的には、徐行運転の解除による輸送時間の短縮、脱線復旧作業の減による運転休止時間の減（結果的に運転・輸送時間の短縮）、脱線復旧作業費の減、脱線車両の修理費の減、車両の稼働率の向上、き損貨物の補償費の減、等々が見込まれる。輸送時間の短縮および車両の稼働率の向上は輸送効率の向上に直結し、より多くの需要に答えることができる輸送力が向上（増収）するとともに、単位輸送量当たりの輸送コストが節減できる。		
プロジェクトの目的	セネガル国の Transrail (Tambacounda – Kidira: 175 km) の軌道をリハビリすることにより、同区間で多発している脱線事故を減らし、鉄道の安全性・安定輸送を担保する。本プロジェクトは、DB-RW-1-1 の軌道リハビリ対象区間の内、Tambacounda-Kidira 間 175 km を切り出したものである。		
プロジェクトの現状	Transrail は、上下分離型のコンセッション契約への改善が行われ、世銀、EU、AfDB 等のドナー支援が得られれば、130 billion CFA の予算で延長 600 km に亘る老朽化したインフラ改良を行う計画であり、当然ながら第二の脱線多発区間である本区間の軌道のリハビリは優先度の高いものと考えられる。		
タイムフレーム	緊急：鉄道の安全性・安定輸送の確保は最優先課題である。		
実施に伴う不確定要因（リスク）	リスクは少ないものと考えられる。		

プロジェクトの内容	セネガル国 Transrail (Dakar – Thies: 175 km) の軌道のリハビリを行う。 1) 現軌道の撤去 2) 軌道の敷設 - 40 kg/m レール - PC マクラギ - バラスト（砕石厚さ 250 mm 以上） 3) 路盤の整備																							
社会・環境影響の可能性	軌道のリハビリであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。																							
実施機関（体制）	MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure) , in Republic of Senegal Transrail																							
概算費用	90 億円程度																							
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="5">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1, 2 and 3</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year					1	2	3	4	5	SAPROF (協力準備調査)						1, 2 and 3					
Task	Year																							
	1	2	3	4	5																			
SAPROF (協力準備調査)																								
1, 2 and 3																								

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-RW-2	マリ国 Transrail (Mahina 付近)緊急橋梁リハビリプロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	セネガル国 Transrail (Mahina 付近) Bafing 川と思しき川に架かる中規模橋梁（300 m 程度）は、列車添乗視察中に列車の通過速度が 10 km/h に制限されているのを観察した。同橋梁をリハビリすることにより、鉄道の安全性・安定輸送が担保され、顧客の信頼を得られる。直接的には、徐行運転の解除による輸送時間の短縮、車両の稼働率の向上、等々が見込まれる。輸送時間の短縮および車両の稼働率の向上は輸送効率の向上に直結し、より多くの需要に答えることができる輸送力が向上（増収）するとともに、単位輸送量当たりの輸送コストが節減できる。		
プロジェクト	セネガル国 Transrail (Mahina 付近) Bafing 川と思しき川に架かる中規模橋梁（300 m 程度）をリハビリして、速度制限（10 km/h）を解除する。		

の目的																																			
プロジェクトの現状	Transrail は、上下分離型のコンセッション契約への改善が行われ、世銀、EU、AfDB 等のドナー支援が得られれば、130 billion CFA の予算で延長 600 km に亘る老朽化したインフラ改良を行う計画であり、当然ながら中規模橋梁の 10 km/h という極めて低速の速度制限の解除は、優先度の高いものであるものと考えられる。																																		
タイムフレーム	緊急：鉄道の安全性・安定輸送の確保は最優先課題である。																																		
実施に伴う不確定要因（リスク）	リスクは少ないものと考えられる。																																		
プロジェクトの内容	マリ国 Transrail (Mahina 付近) Bafing 川と思しき川に架かる中規模橋梁（300 m 程度）のリハビリを行う。 1) 橋梁の実態調査 2) 修繕による橋梁のリハビリの可能性検討 3) 必要に応じて架替えの検討																																		
社会・環境影響の可能性	鉄道橋梁のリハビリであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。																																		
実施機関（体制）	Ministry of Transport and Facilities, in Republic of Mali Transrail																																		
概算費用	0.5 億円程度																																		
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="6">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month						1	2	3	4	5	6	1							2							3						
Task	Month																																		
	1	2	3	4	5	6																													
1																																			
2																																			
3																																			

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類(港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
DB-RW-3-1	セネガル・マリ国 Transrail 輸送力増強プロジェクト（車両購入支援）	鉄道	
プロジェクトの背景	セネガル・マリ国の Transrail は、Dakar～Bamako 間(1,236 km)で貨物輸送を主体に鉄道運営を行っている。20 両の機関車があり、14 両が運転		

	<p>可能であるが、故障などもあるため実際に稼働しているのは 10 両である。貨車は 700 両保有で、450 両が運転可能である。このうち約 80 % が稼働しているが、稼働車両数が十分でないため、輸送需要に対応できていない。このため、Dakar 港では鉄道輸送待ちの貨物が多く滞留している。同鉄道の車両の増備をすることにより、鉄道の大量輸送性が担保され、顧客の信頼を得られる。車両の増備により、より多くの需要に答えることができる輸送力が向上（増収）するとともに、単位輸送量当たりの輸送コストが節減できる。車両工場の能力向上による車両の稼働率の向上には相当の年月が必要であると考えられるので、緊急避難的措置として短期輸送力増強プロジェクト（車両購入支援）の果たす役割は大きい。</p>
プロジェクトの目的	<p>短期輸送力増強プロジェクトとして、Transrail に機関車 5 両、貨車 200 両の車両購入について支援を行い、当面の車両不足を解消する。</p>
プロジェクトの現状	<p>Transrail は車両の増備を望んでいるが、輸送規模が十分でなく大規模投資ができる環境にない。Transrail は、上下分離型のコンセッション契約への改善が行われ、世銀、EU、AfDB 等のドナー支援が得られれば、40 billion CFA の車両の改良と通信の改良を行う計画である。</p> <p>本邦の無償資金の供与に対しては、「政府へ無償資金協力をを行い、政府は鉄道運営会社へ車両を貸与する等の方法」などが考えられる。</p> <p>本邦の有償資金の供与に対しては、「政府へ有償資金協力をを行い、政府は鉄道運営会社へ車両を貸し付けてリース料を取り、それを借款の返済に充当する方式」などが考えられる。</p>
タイムフレーム	<p>短期 or 中期：みすみす需要を逃している状況であることから、早期の対応が必要である。</p>
実施に伴う不確定要因（リスク）	<p>リスクは少ないものと考えられる。</p>
プロジェクトの内容	<p>セネガル・マリ国 Transrail の車両増備を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 機関車の増備 <ul style="list-style-type: none"> - 1,900 kw クラスの電気式ディーゼル機関車 - 5 両 2) 貨車の増備 <ul style="list-style-type: none"> - コンテナ車、有蓋貨車、無蓋貨車 - 200 両
社会・環境影響の可能性	<p>車両の増備であり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。</p>
実施機関（体制）	<p>MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure), in Republic of Senegal</p> <p>Ministry of Transport and Facilities, in Republic of Mali</p>

	Transrail															
概算費用	40 億円程度															
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="3">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>協力準備調査 (SAPROF)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 and 2</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year			1	2	3	協力準備調査 (SAPROF)				1 and 2			
Task	Year															
	1	2	3													
協力準備調査 (SAPROF)																
1 and 2																

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-RW-3-2	セネガル・マリ国 Transrail 車両稼働率向上プロジェクト（補修パーツ購入支援）	鉄道	
プロジェクトの背景	<p>セネガル・マリ国の Transrail は、Dakar～Bamako 間(1,236 km)で貨物輸送を主体に鉄道運営を行っている。20 両の機関車があり、14 両が運転可能であるが、故障などもあるため実際に稼働しているのは 10 両である。貨車は 700 両保有で、450 両が運転可能である。このうち約 80 %が稼働しているが、稼働車両数が十分でないため、輸送需要に対応できていない。このため、Dakar 港では鉄道輸送待ちの貨物が多く滞留している。上記のような車両の稼働率が低い原因の一つに補修パーツの不足がある。資金不足により調達が間に合っていないという現状がある。</p>		
プロジェクトの目的	<p>車両稼働率向上プロジェクトとして、Transrail に車両の補修パーツの購入について支援し、車両稼働率の向上を行う。</p>		
プロジェクトの現状	<p>Transrail は車両の稼働率向上を図っているが、補修パーツについて資金不足により調達が間に合っていないという現状があり、車両の稼働率が低い原因の一つとなっている。Transrail は、上下分離型のコンセッション契約への改善が行われ、世銀、EU、AfDB 等のドナー支援が得られれば、40 billion CFA の車両の改良と通信の改良を行う計画である。</p> <p>本邦の無償資金の供与に対しては、「政府へ無償資金協力をを行い、政府は鉄道運営会社へパーツを貸与する等の方法」などが考えられる。</p>		
タイムフレーム	<p>緊急：みすみす需要を逃している状況であることから、緊急を要する。</p>		

実施に伴う不確定要因（リスク）	リスクは少ないものと考えられる。															
プロジェクトの内容	セネガル・マリ国 Transrail の車両の補修パーツの購入を行う。 1) 車両の補修パーツの購入 - 一式															
社会・環境影響の可能性	車両の補修パーツの購入であり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。															
実施機関（体制）	MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure), in Republic of Senegal Ministry of Transport and Facilities, in Republic of Mali Transrail															
概算費用	3 億円程度															
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="3">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>協力準備調査</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year			1	2	3	協力準備調査				1			
Task	Year															
	1	2	3													
協力準備調査																
1																

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-RW-3-3	セネガル国 Transrail の Thies 車両工場近代化プロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	セネガル国 Transrail 鉄道の主要車両工場については、セネガル国内では、Thies, Dakar, Guineo, Tambacound の 4 ヶ所があり、マリ国内では、Bamako, Kayes の 2 ヶ所がある。車両の検査・修繕のための工場は、一応、機関車・貨車・客車のオーバーホールまで行う設備を持つてはいるが、近代化されたものとは言えない貧弱なものであり、効率的な車両の保守ができるものとなっていない。補修用の部品は、カナダ、米国、インドなどからの輸入品で十分な予備が無く、車両の稼働率低下を招いている。		
プロジェクトの目的	Transrail 第一の車両工場である Thies の車両工場を近代化し、効率的な車両の保守が出来るものとする。		

プロジェクトの現状	Transrail は、上下分離型のコンセッション契約への改善が行われ、世銀、EU、AfDB 等のドナー支援が得られれば、40 billion CFA の車両の改良と通信の改良を行う計画である。必要最小限の設備で車両の検査・修繕を行う体制で、交換用の予備部品の購入も十分ではなく、当面 Transrail としては、車両工場を近代化に対しては具体的な構想を持っていない。																											
タイムフレーム	短期 or 中期：鉄道の安全性・安定・高速輸送の確保は最優先課題であり、そのためにも良好な整備状態の車両を運用することは、必須の条件である。																											
実施に伴う不確定要因（リスク）	リスクは少ないものと考えられる。																											
プロジェクトの内容	セネガル国 Transrail 第一の車両工場である Thies の車両工場を近代化する。 1) 検査・修繕庫の改修 2) 検査・修繕ラインの改善 3) 機器の近代化 4) 予備部品の充足																											
社会・環境影響の可能性	車両工場の近代化を行うものであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。																											
実施機関（体制）	MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure), in Republic of Senegal Transrail																											
概算費用	50 億円程度																											
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="6">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1, 2, 3 and 4</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year						1	2	3	4	5	6	SAPROF (協力準備調査)							1, 2, 3 and 4						
Task	Year																											
	1	2	3	4	5	6																						
SAPROF (協力準備調査)																												
1, 2, 3 and 4																												

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-RW-4	セネガル国 Petit Train de Banlieue (PTB: Dakar – Thies: 70km)通勤・通学鉄道輸送改善プロジェクト	鉄道	

<p>プロジェクト の背景</p>	<p>セネガル国 (Dakar – Thies: 70km) の軌道は、複線となっているが、PTB は Transrail と 1 線ずつを分け合って使用している。サブサハラ地域の鉄道としては比較的重量級の 36 kg/m レールが使用されているが、同区間が Dakar 港に直結する幹線であったことにより酷使されて老朽化が著しい。2008 年度、4.5 百万人 (1 日当たり最大 25,000 人) の通勤輸送を行っている。この区間での 2008 年度の列車運転予定本数は 7,670 列車であったが、障害による運休が 277 件発生した。この障害の内 163 件が脱線および線路の損傷であり、脱線多発区間であることは Transrail と同様である。同区間の軌道をリハビリすることにより、鉄道の安全性・安定輸送が担保され、顧客の信頼を得られる。直接的には、徐行運転の解除による輸送時間の短縮、脱線復旧作業の減による運転休止時間の減 (結果的に運転・輸送時間の短縮)、脱線復旧作業費の減、脱線車両の修理費の減、車両の稼働率の向上、等々が見込まれる。輸送時間の短縮および車両の稼働率の向上は輸送効率の向上に直結し、より多くの需要に答えることができる輸送力が向上 (増収) するとともに、単位輸送量当たりの輸送コストが節減できる。また、PTB は通勤輸送について、将来は 75,000 人に増加させることを期待して、同区間を軌間 1,000mm+1,435mm の 3 線軌条化することを検討している。</p>
<p>プロジェクト の目的</p>	<p>PTB が通勤輸送を行っている (Dakar – Thies: 70km) の軌道をリハビリすることにより同区間で多発している脱線事故を減らし、鉄道の安全性・安定輸送を担保するとともに、将来の通勤輸送増強のため同区間を軌間 1,000mm+1,435mm の 3 線軌条化する。</p>
<p>プロジェクト の現状</p>	<p>PTB は通勤輸送について、将来は 75,000 人/日に増加させることを期待している。そのためには、PTB が使用している Dakar～Thies 間の軌道を、中国およびインドから資金援助を受けて、軌間 1,000mm+1,435mm の 3 線軌条化することを検討している。また、標準軌の鉄道は途中で分岐して、新空港までの延伸を視野に入れている。</p>
<p>タイムフ レーム</p>	<p>中期・長期：鉄道の安全性・安定輸送の確保は最優先課題であるが、広域回廊整備という観点からはプライオリティを下げざるを得ない。</p>
<p>実施に伴う不 確定要因 (リス ク)</p>	<p>他ドナー (中国およびインド) の動向、新空港の完成時期等</p>
<p>プロジェクト の内容</p>	<p>セネガル国 Transrail (Dakar – Thies: 70km) の軌道のリハビリ・3 線軌条化を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 現軌道の撤去 2) 軌間 1,000mm+1,435mm の 3 線軌条の敷設 <ul style="list-style-type: none"> - 40 kg/m レール - PC マクラギ - バラスト (碎石厚さ 200 mm 以上) 3) 路盤の整備

社会・環境影響の可能性	軌道のリハビリ・3線軌条化であり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。																			
実施機関 (体制)	MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure) , in Republic of Senegal PTB (Petit Train de Banlieue)																			
概算費用	50 億円程度																			
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="4">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1, 2 and 3</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year				1	2	3	4	SAPROF (協力準備調査)					1, 2 and 3				
Task	Year																			
	1	2	3	4																
SAPROF (協力準備調査)																				
1, 2 and 3																				

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
DB-RW-5	セネガル・マリ国 Transrail 信号・通信システム近代化プロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	Transrail においては、信号機と分岐器の連動は無く、分岐器の操作も当該分岐器まで出向いて人力で操作するものであり、安全性の確保に問題がある。信号機に連動装置が無いことから、ブロック区間の両駅で連絡を取り合って列車の出発を駅長が許可する方式である。現時点は、列車回数が少ないため大きな問題として意識されていないが、輸送量が増えて列車回数が増加すれば、信号による運転保安は鉄道の安全にとって必要不可欠の課題である。		
プロジェクトの目的	Transrail の信号・通信システムの近代化を行い、鉄道の運転保安を確保する。		
プロジェクトの現状	Transrail は、上下分離型のコンセッション契約への改善が行われ、世銀、EU、AfDB 等のドナー支援が得られれば、40 billion CFA の車両の改良と通信の改良を行う計画である。当面 Transrail としては、信号・通信システムの近代化についての具体的な構想を持っていない。		
タイムフレーム	中期 or 長期：今後の列車回数の増加の傾向を見守りつつ、時期を見定める。		

実施に伴う不確定要因 (リスク)	リスクは少ないものと考えられる。																								
プロジェクトの内容	信号・通信システムの近代化を行う。 1) 分岐器と信号の連動を取り、運転保安を確保できるシステムに近代化する。 2) 上記のため必要となる通信システムを導入する。																								
社会・環境影響の可能性	信号・通信システムの近代化を行うものであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。																								
実施機関 (体制)	MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure), in Republic of Senegal Ministry of Transport and Facilities, in Republic of Mali Transrail																								
概算費用	500 億円程度																								
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="4">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 and 2</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year				1	2	3	4	SAPROF (協力準備調査)					1 and 2									
Task	Year																								
	1	2	3	4																					
SAPROF (協力準備調査)																									
1 and 2																									

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
DB-RW-6	セネガル・マリ国 Transrail 老朽駅舎の建替えプロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	<p>Transrail は列車事故の発生により Dakar～Bamako 間の旅客列車の運行を休止し、現在、Bamako～Kayes 間でのみ旅客輸送を行っている。Transrail による Dakar～Bamako 間の鉄道貨物輸送量は、0.373 百万トン(2006 年)、0.388 百万トン(2007 年)、0.379 百万トン(2008 年)である。</p> <p>沿線視察において老朽化の目立つ駅舎が散見された。貨物取扱駅においては、限界まで建替えを伸ばすことも可と考えられるが、旅客取扱駅においては、良好なサービスを提供できる最小限の施設は必要と考えら</p>		

	れる。																							
プロジェクトの目的	旅客駅を主体に老朽駅舎の建替えを行ってサービス水準の向上を目指す。																							
プロジェクトの現状	当面 Transrail としては、具体的な構想を持っていない。																							
タイムフレーム	中期 or 長期：旅客取扱駅においてはサービス水準の向上を目指し老朽駅舎の建替えを行い、貨物取扱駅においては老朽駅舎の建替えはその限界まで建替えを引き延ばす。																							
実施に伴う不確定要因（リスク）	リスクは少ないものと考えられる。																							
プロジェクトの内容	老朽駅舎の建替えを行う。 1) 旅客取扱駅におけるサービス水準の向上を目指した老朽駅舎の建替え 2) 貨物取扱駅における耐用年数を超過した老朽駅舎の建替え																							
社会・環境影響の可能性	老朽駅舎の建替えを行うものであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。																							
実施機関（体制）	MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure), in Republic of Senegal Ministry of Transport and Facilities, in Republic of Mali Transrail																							
概算費用	15 億円程度																							
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="5">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 and 2</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year					1	2	3	4	5	SAPROF (協力準備調査)						1 and 2					
Task	Year																							
	1	2	3	4	5																			
SAPROF (協力準備調査)																								
1 and 2																								

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-RW-7	セネガル国 Dakar 鉄道学科の設立プロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	<p>西アフリカでの訪問国の鉄道職員のスキルは不足しており、マネジメントや、軌道保守、路盤、橋梁等鉄道施設保守、車両保守、信号保守、コンテナ取扱いなどの分野での運営効率が十分でない。</p> <p>軌道の整備状態は良くなく、軌道保守能力の向上は急務である。</p> <p>職員の技術力で手に負えない車両の修理は、ヨーロッパの技術者の出張修理を依頼しているなどの現実があり、車両保守能力の向上は急務である。</p>		
プロジェクトの目的	鉄道学科を工科系大学に設立して教育・訓練を行い、鉄道職員のスキルの不足を解消する。		
プロジェクトの現状	各鉄道において OJT 方式を基本として職員の教育・訓練が行われているが、十分な水準に達していない。		
タイムフレーム	短期、中期、長期：鉄道職員のスキルは、鉄道の安全性・安定輸送の確保に直結する最優先課題のひとつである。		
実施に伴う不確定要因（リスク）	リスクは少ないものと考えられる。 講師の確保に不安が残る（仏語圏）。		
プロジェクトの内容	<p>セネガル国の Dakar の工科系大学に鉄道学科を設立し、西アフリカの鉄道職員に対して、恒常的にマネジメントや、軌道保守、路盤、橋梁等鉄道施設保守、車両保守、信号保守、コンテナ取扱いなどの分野での教育・訓練を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 当面緊急を要すると考えられる軌道保守能力および車両保守能力の向上のための 2 学科を設置する。 2) 上記が軌道に乗れば、マネジメントや、路盤、橋梁等鉄道施設保守、信号保守、コンテナ取扱いなどの分野での教育・訓練を行う学科を設置する。 3) 実習は、Thies の Transrail の車両工場で行う。 		
社会・環境影響の可能性	工学系学科の設置であり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。		
実施機関（体制）	MICATTI (Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure) , in Republic of Senegal Ministry of Education		
概算費用	20 億円程度		

実施スケジュール	Task	Year							
		1	2	3	4	5	6	7	8
	協力準備調査								
	1, 2 and 3								

3.1.4 PPP法制度支援プロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
DB-PP-1	セネガル国 Conseil des Infrastructures 組織能力強化技術協力プロジェクト	PPP	
プロジェクトの背景	セネガル国 Conseil des Infrastructures は同国の全セクターPPPインフラ事業の法令順守、透明性、平等性担保を行う独立機関として 2004 年に WB 調査結果を反映して同年制定法にて設立されたアフリカ初の PPP 監査機関である。全ての PPP インフラ事業実施前に同機関への事業内容、契約内容の通達、助言を仰ぐこととなっている。		
プロジェクトの目的	同機関の機能強化を行い同国 PPP 事業の透明性、法令順守を高め、PPP 事の推進を図り、その成果と教訓から他サブサハラ諸国への同機能の汎用性を検証し、同地域での PPP 事業活動の活性化を目指す。		
プロジェクトの現状	<p>現在の同機関の構成員は 3 名の元裁判官、4 名職員の 7 名の専属職員と召集ベースの官・民代表者の 12 名からなる。以下の課題を抱えている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) インフラ PPP 事業の契約締結時に機関への通達が義務付けられていることが十分に政府組織に浸透しておらず、通達がないままに実施される PPP 事業がある (特に地方政府機関で発生)。 2) 機関の存在の関係者への周知と PPP 事業実施モニタリング、フィードバック機能強化に向けた、組織能力強化、スタッフ研修等が必要。 3) USAID 支援で各省の既存 PPP 関連法を統合するデータベース作成専門家派遣 (1 年程度) が実施予定。 		
タイムフレーム	短期 (1 年~1.5 年程度)		
実施に伴う不確定要因 (リスク)	政治情勢による変化 : 政府方針による同機関の廃止決定、政府予算配分の削減等		

プロジェクトの内容	<p>技術協力の TOR</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 機関機能に関する現状分析・実施済み業務の整理と成果分析 2) 機関責務と人員配置、予算配分の妥当性検証 3) 上記 1),2)の結果を受けた組織能力強化計画、広報計画、実施アクションプラン（人材育成計画、機能強化技術移転、広報戦略等）策定 4) アクションプラン実施（人材育成研修、機能強化技術移転、広報活動等） 5) アクションプラン実施結果の検証・提言 																																																																																																																																				
社会・環境影響の可能性	なし																																																																																																																																				
実施機関（体制）	Ministry of International Cooperation, Land Transport, Airway and Infrastructure (MICATTI)																																																																																																																																				
概算費用	<p>要員配置</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) PPP 法制備・事業実施・モニタリング（総括） 2) 人材育成専門家（機関機能強化：当該機関の他機関連携能力、事務処理能力、データベース管理・更新能力、組織内人材育成能力等） 3) 広報活動専門家（広報専門職員育成、広報戦略作成・実施） <table border="1" data-bbox="448 1021 608 1339"> <thead> <tr> <th>Task</th> <th>M/M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table>	Task	M/M	1	2	2	2	3	3	4	4	5	2	Total	13																																																																																																																						
Task	M/M																																																																																																																																				
1	2																																																																																																																																				
2	2																																																																																																																																				
3	3																																																																																																																																				
4	4																																																																																																																																				
5	2																																																																																																																																				
Total	13																																																																																																																																				
実施スケジュール	<table border="1" data-bbox="448 1379 1353 1697"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="18">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th><th>14</th><th>15</th><th>16</th><th>17</th><th>18</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month																		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	1	■	■	■																2			■	■	■	■													3					■	■	■	■	■										4									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	5																	■	■
Task	Month																																																																																																																																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18																																																																																																																			
1	■	■	■																																																																																																																																		
2			■	■	■	■																																																																																																																															
3					■	■	■	■	■																																																																																																																												
4									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																																																																																																																			
5																	■	■																																																																																																																			

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-PP-2	マリ PPP 実施専門部署、法制度等整備技術協力プロジェクト	PPP	
プロジェクトの背景	マリでは今後のインフラ整備事業実施における PPP 推進が必須であることは関係各省、地域共同体（ECOWAS, UEMOA）で認識されているものの、事業推進、計画策定、関係者間調整、実施監査等を行う独立した専門部署や PPP 事業全般を包括する法整備は進んでいない。現在の鉄道（Transrail）コンセッションの PPP 事業は既存法の改定で対応している。		
プロジェクトの目的	同国における PPP インフラ整備事業実施の推進を図るために政府機関内に専門部署の設置を行い PPP 事業の一括的、円滑な実施推進を図る。同時に全セクターもしくはインフラセクターを対象とする PPP 法整備（既存法の改定検討含む）を行い、事業実施の法的基盤を構築し、PPP 事業実施時の法的手続きの簡便化を目指す。この成果には官のインフラ整備における財政負担の軽減し、民間活力を活かした効率的運営、地域経済の活性化、教訓から他サブサハラ諸国への同機能の汎用性を導くことが期待される。		
プロジェクトの現状	実施中 PPP 事業の鉄道コンセッションは契約事項の不明瞭さ、関係者間の協議不足、監査機関の不在等により、鉄道運営が困窮している。こうしたことから PPP インフラ事業の今後の円滑的实施、他事業への拡大には、政府組織内に推進、計画立案等を行う専門部署設立、関連法整備、独立した監査機関設立等が望まれる。		
タイムフレーム	短期（1年程度）		
実施に伴う不確定要因（リスク）	政治情勢による変化：政府方針による PPP 事業推進方針の撤回		
プロジェクトの内容	技術協力の TOR 6) 関係政府組織、既存関係法の現状分析（ECOWAS, UEMOA 推進内容との精査含む） 7) 上記 1) の結果を受けた関連法制度データベース構築、更新技術移転（データベース構築・管理・更新能力の人材育成（研修等）含む） 8) 上記 1) の結果を受けた PPP 法整備案策定（新規立法、既存法改訂等） 9) PPP 専門部署、独立監査機関案策定（所属機関・人員・機能等）		
社会・環境影響の可能性	なし		
実施機関（体制）	財務省、MOC（候補）		

概算費用	要員配置 4) PPP 法制備・事業実施・モニタリング（総括） 5) 人材育成専門家（機関機能強化：PPP 専門部署の他機関連携能力、事務処理能力、データベース構築・管理・更新能力、組織内人材育成能力等）																																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Task</th> <th>M/M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	Task	M/M	1	2	2	2	3	3	Total	7																																																						
Task	M/M																																																																
1	2																																																																
2	2																																																																
3	3																																																																
Total	7																																																																
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td><td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1													2													3												
Task	Month																																																																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																					
1																																																																	
2																																																																	
3																																																																	

3.1.5 その他物流システム改善プロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
DB-TF-1	マリ国の Single Window 導入支援プロジェクト	貿易円滑化	マリ国
プロジェクトの背景	他の周辺諸国同様、貨物輸出入にかかる必要書類数・手続き関与機関が多く、煩雑な手続きが輸出入にかかる費用・時間を増加させている。		
プロジェクトの目的	* マリの民間輸出入業者の書類手続きに要する時間・費用の削減 * 税関の輸出入貨物書類手続きに要する時間・費用の削減 * 国境通過時間及び終着地ドライポートでの通関手続短縮と手続きエラーによる遅延の削減		
プロジェクトの現状	Single Window 導入の取り組みは特になされていない。一方、ECOWAS が策定した域内統一書式（Log Book）を通関業務に用いているなど、書類手続き改善に対して ECOWAS の対応策の影響が一部うかがえる。		
タイムフレーム	短期～中期： セネガルでは既に Single Window が導入されていることを踏まえ、マリにお		

	<p>いても早急にシステム整備・導入を行い、回廊単位での手続き円滑化につなげることが望ましい。システム改善プロセスに時間がかかることを踏まえ、プロジェクトを3つのフェーズに分け、短期～中期的に実施することを提案する。</p>
<p>実施に伴う不確定要因(リスク)</p>	<p>税関・検疫局・出入国管理局・国境警察・銀行・通関業者・倉庫業者・輸送業者・輸出入業者など、多様なステークホルダーが関与するプロジェクトである。従って、これらのステークホルダーの利害関係により合意形成に時間がかかりプロジェクトに遅延が生じる可能性がある。</p>
<p>プロジェクトの内容</p>	<p>以下の3フェーズによりプロジェクトを実施する。ただし、第2・第3フェーズに関しては、前段階のフェーズの結果を受け、適宜業務内容を追加・変更することを前提としている。</p> <p>第1フェーズ：予備調査（協力準備調査） プロジェクト形成のための協力準備調査である。以下のタスクに従い関連機関の現況評価を行い、必要な技術支援・研修・法制度整備のニーズ分析を行う。</p> <p>(1) 貿易円滑性（税関）評価 (2) 実施機関（APS Net）準備状況の評価 (3) 国境・ドライポートの手続き評価 (4) 規制当局・法制度評価 (5) 民間セクター評価 (6) モニタリング評価計画の策定 (7) 改革管理計画（既存システム変更に対する民間・公的機関の抵抗等に対する対応計画）の策定</p> <p>第2フェーズ：導入準備支援（技プロ） 第1フェーズにおける提言事項の実施と Single Window 運営オプションの提示を目的として、以下の技術支援を行う。</p> <p>(1) 税関への技術支援と研修 (2) 国境・ドライポート職員等への技術支援と研修 (3) 規制当局に対する技術支援と研修 (4) 民間機関に対する研修</p> <p>第3フェーズ：導入支援（技プロ） 第1・第2フェーズの結果を受け、以下のタスクを実施し、Single Window システムの最終化及び運用開始の支援を行う。</p> <p>(1) 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修 (2) 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修 (3) Single Window ソフトウェアの決定・購入</p>

	(4) 税関職員の研修プログラム改定 (5) 貿易・物流業者の研修プログラム改定 (6) 機材投入（PC・ソフトウェア・プリンター等） (7) 特定箇所（国境・ドライポート等）の通信インフラ整備 (8) Single Window のプロモーション (9) Single Window 導入に関する詳細検討 (10) Single Window 導入の後方支援 (11) モニタリング・評価
社会・環境影響の可能性	手続き簡素化に伴い、政府関連機関等の職員の業務・人員が削減され、社会保障・雇用の問題が生じる可能性がある。
実施機関（体制）	歳入庁をカウンターパートとするが、関連政府諸機関・民間団体から構成されるタスクフォースを設置し、諸機関と調整しながら業務を実施する。
概算費用	<p>第1フェーズ：予備調査（協力準備調査）</p> (1) 団長/ 運輸通関業務 4MM (2) 組織体制 2MM (3) ドライポート通関手続き 3MM (4) 法制度 3.5MM (5) PPP 3.5MM (6) モニタリング・評価/ 改革管理計画 3MM 事業コスト概算：700,000～800,000 US ドル <p>第2フェーズ：導入準備支援（技プロ）</p> (1) 団長/ 運輸通関業務 3.5MM (2) ドライポート研修 2MM (3) 規制当局研修 2.5MM (4) PPP 1MM 事業コスト概算：540,000 US ドル <p>第3フェーズ：導入支援（技プロ）</p> 事業コスト概算：第1フェーズの現況調査結果による （3,000,000～8,000,000 US ドル程度を想定）

実施スケジュール	第1フェーズ：予備調査（協力準備調査）												
	Task	Month											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9			
	1. 貿易円滑性評価	■											
	2. 実施機関準備状況の評価	■											
	3. 国境・ドライポートの手続き評価	■											
	4. 規制当局・法制度評価	■											
	5. 民間セクター評価	■											
	6. モニタリング評価計画の策定							■					
	7. 改革管理計画の策定							■					
第2フェーズ：導入準備支援（技プロ）													
Task	Month												
	1	2	3	4	5								
1. 税関への技術支援と研修	■												
2. 国境・ドライポート職員等への技術支援と研修	■												
3. 規制当局に対する技術支援と研修	■												
4. 民間機関に対する研修	■												
第3フェーズ：導入支援（技プロ）													
Task	1年目（Month）												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1. 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修	■												
2. 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修	■												
3. Single Window ソフトの決定・購入	■												
4. 税関職員の研修プログラム改定							■						
5. 貿易・物流業者の研修プログラム改定							■						
6. 税関に対する ICT 設備機材の投入							■						
7. 通信インフラ整備							■						
8. Single Window のプロモ							■						

ーション														
9. Single Window 導入に関する詳細検討														
10. Single Window 導入の後方支援														
11. モニタリング・評価														
Task	2年目 (Month)													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1. 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修														
2. 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修														
3. Single Window ソフトの最終化														
4. 税関職員の研修プログラム改定														
5. 貿易・物流業者の研修プログラム改定														
6. 機材投入														
7. 通信インフラ整備														
8. Single Window のプロモーション														
9. Single Window 導入に関する詳細検討														
10. Single Window 導入の後方支援														
11. モニタリング・評価														

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
DB-TF-2	GPS による Dakar 港からマリ方面へのトラックシステム構築	貿易円滑化	Dakar-Bamako 回廊
プロジェクトの背景	2002 年のコートジボワールにおける紛争の影響もあって、Dakar 港からマリ国へのトランジット貨物量が増加している。マリ国へのトランジット貨物の輸送は本回廊道路を利用して行われるが、国境まではコンボイを組み、税関によるエスコートが義務付けられている。エスコートとそれを待つ時間が輸送コスト増加の大きな要因の一つとなっており、コンテナ運搬トラックに関して GPS を利用したトラックシステムを構築することが求められている。		
プロジェクトの目的	税関エスコートと待ち時間が不要になることによるトランジットコンテナ輸送コストの低減		
プロジェクトの現状	2008 年からセネガル国政府が計画に取り組んではいるが、詳細な FS 等はなされておらず、実現の目途は立っていない。		
タイムフレーム	短期。Dakar 港のコンテナターミナル拡張によってトランジットコンテナがさらに増加すると想定できるため、出来る限り早い段階で実施されることが望ましい。		
実施に伴う不確定要因 (リスク)	<ul style="list-style-type: none"> * セネガル国、マリ国間の協力が不可欠である。 * GOS 衛星から受信した位置情報を送信する際に、通信事情が問題となる可能性がある。ガーナ国の GCNet では、衛星電話を使用している。 * 税関エスコートによる税関収入がなくなるため、既得権益をめぐる反発を受ける可能性がある。 		
プロジェクトの内容	技術協力 (FS) の TOR 1) 現状分析 2) 組織構築 (各機関の責務と人員配置) 3) 事業実施計画策定 4) PPP スキームの検討、官民の責任分担 資金協力 1) GPS トラックシステム用機材の購入とシステム構築支援		
社会・環境影響の可能性	税関エスコート、チェックポイントでの業務・人員が削減され、社会保障・雇用の問題が生じる可能性がある。		
実施機関 (体制)	セネガル国税関を事業主体として、運営には民間企業を採用する。		
概算費用	要員配置 1) 総括 / 広域物流		

	<p>2) システム構築 I(ネットワーク) 3) システム構築 II（機材調達） 4) 越境交通インフラ 5) 財務・経済分析</p> <p><u>TOR : MM</u> 1) 4 MM 2) 4 MM 3) 2 MM 4) 4 MM 5) 2 MM トータル 16 MM</p> <p><u>技術協力の事業概算コスト</u> 7,000 万円程度</p> <p><u>資金協力の概算コスト</u> 機材調達 2 億円程度（Ghana 国の GCNet と同程度と想定）</p>																																																					
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="8">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 現状分析</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. 組織構築</td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. 事業実施計画策定</td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. PPP スキームの検討, 官民の責任分担</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month								1	2	3	4	5	6	7	8	1. 現状分析	■	■							2. 組織構築			■	■					3. 事業実施計画策定			■	■	■	■			4. PPP スキームの検討, 官民の責任分担						■		
Task	Month																																																					
	1	2	3	4	5	6	7	8																																														
1. 現状分析	■	■																																																				
2. 組織構築			■	■																																																		
3. 事業実施計画策定			■	■	■	■																																																
4. PPP スキームの検討, 官民の責任分担						■																																																

3.2 Abidjan – Ouagadougou – Niamey回廊整備支援プロジェクトプロフィール （コートジボワール・ブルキナファソ・ニジェール回廊）

3.2.1 地域開発支援プロジェクト

プロジェクト 番号	プロジェクトタイトル	分類（地域開発、 港湾、鉄道、PPP、 貿易円滑化）	位置
AN-RG-1	Abidjan-Ouagadougou-Niamey 回廊沿線の輸 出振興をテーマとした地域総合開発マスタ ープラン策定調査	地域開発	回廊沿線 地域
プロジェクト の背景	<p>Abidjan - Ouagadougou - Niamey 回廊はコートジボワール・ブルキナファソ・ニジェールにまたがる広域回廊で、総延長が約 1,650 km である。この回廊は Abidjan 港を玄関港として、内陸へは道路と鉄道（Sitarail）が整備されている。2002 年からの紛争により、長期にわたる港湾や国境の閉鎖を余技なくされ、内陸（マリ、ブルキナファソ方面）向け貨物は大きく減少した。しかし、これらの内陸国にとって、同回廊への域内・域外物流経路としての依存度は高く、また、政治的安定の兆しも見えてきたことから、ここ数年は紛争前の取扱高に近いまでの回復がみられる。運輸交通インフラ整備の一環として、ドナー（EU）支援などにより既存鉄道路線のリハビリと、Ouagadougou - Niamey 区間の F/S も実施されている。しかし、物流需要としては、大幅な輸入超過となっており、陸上輸送は片方向の需要にのみ対応しているため物流コストを押し上げる要因となっている。一方で、ブルキナファソ・ニジェールでの鉱物資源開発が進展しており、また、綿花をはじめとした農産品生産増産のポテンシャルもあり、地域の輸出産業を振興できる可能性は高い。このため、広域物流回廊インフラ整備と並行して、輸出産業振興の観点からの地域総合開発に取り組むことが望まれる。</p>		
プロジェクト の目的	<p>本プロジェクトは、Abidjan - Ouagadougou - Niamey 回廊沿線地域の経済発展に寄与するため、インフラ整備（運輸交通・電力・通信など）や、資源開発、産業育成などの幅広いセクターにおける現状と課題を分析し、広域的な地域総合開発マスタープランを作成することを目的とする。</p>		
プロジェクト の現状	<p>地域全体の総合的な開発マスタープランは作成されていない。</p>		
タイムフレー ム	<p>短期～中期</p>		

実施に伴う不確定要因(リスク)	特になし。
プロジェクトの内容	技術協力 (M/P) の TOR 1) 現状の把握と分析 2) 地域総合開発マスタープランの策定 3) 優先プロジェクトの抽出 4) 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ
社会・環境影響の可能性	特になし。
実施機関（体制）	コートジボワール国計画省、ブルキナファソ国通産交通省、ニジェール国計画省
概算費用	<p><u>要員配置</u></p> 12) 総括 / 地域開発 13) 輸出振興 / 投資促進 14) 産業振興 15) 広域交通インフラ 16) 運輸・交通需要予測 17) インフラ・施設計画 18) 物流制度 19) 社会開発 20) 環境配慮 21) 経済・財務分析 22) 制度構築 / 能力開発
	<p><u>TOR : MM</u></p> 12) 10 MM 13) 8 MM 14) 6 MM 15) 6 MM 16) 4 MM 17) 6 MM 18) 6 MM 19) 5 MM 20) 5 MM 21) 5 MM 22) 4 MM トータル 65 MM

	技術協力の概算コスト 2億円程度																																																																																									
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 現状の把握と分析</td> <td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 地域総合開発マスタープランの策定</td> <td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. 優先プロジェクトの抽出</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>													Task	Month												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1. 現状の把握と分析	■	■											2. 地域総合開発マスタープランの策定			■	■	■								3. 優先プロジェクトの抽出						■	■						4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ								■	■	■		
	Task	Month																																																																																								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																																													
	1. 現状の把握と分析	■	■																																																																																							
	2. 地域総合開発マスタープランの策定			■	■	■																																																																																				
	3. 優先プロジェクトの抽出						■	■																																																																																		
4. 優先プロジェクトのフィージビリティスタディ								■	■	■																																																																																

3.2.2 港湾整備支援プロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
AN-PT-1	Abidjan 港鉄道コンテナターミナル整備プロジェクト	港湾	Abidjan 港
プロジェクトの背景	Abidjan 港は既存コンテナターミナルの取扱いが限界に近づいている一方、西アフリカのいずれの港湾にも 2500TEU 以上の大型コンテナ船の入港が困難であることを踏まえ、アビジャン港湾公社(Port Autonome d'Abidjan, PAA)は Ébrié ラグーン内の Ile Boulay 島に新港の建設を決定し、2008年6月には起工式を行っている。第1期計画では水深15m、岸壁延長600mを有するコンテナターミナルの2012年完成を目指している。しかしながら、未だに Abidjan - Ouagadougou - Niamey 回廊の重要な輸送手段である鉄道については十分な検討がなされていない。このため、新港建設計画およびコンセッション契約と整合性のある鉄道コンテナターミナルを計画、建設することは、Abidjan 港が同回廊の玄関港として機能を果たすためには重要な課題となっている。		
プロジェクトの目的	既存鉄道線からの引き込み線を含め、Abidjan 港の既存ならびに新規コンテナターミナルに隣接する鉄道コンテナターミナルを計画・建設し、鉄道コンテナ輸送を振興することでトランジット貨物の輸送コスト削減を図る。		
プロジェクトの現状	Anglo-Dutch コンソーシアムは、新コンテナターミナル建設とともに、倉庫やアクセス道路の建設までを行う。Ile Boulay と市内は新橋梁で接続する予定である（鉄道に関する詳細な計画の有無とその内容は要確認）。		

タイムフレーム	短期～中期。
実施に伴う不確定要因(リスク)	既存のコンテナターミナルは商工業地がすぐ背後に近接しており、用地収用の問題が考えられる。また、新規コンテナターミナルと市内を接続するには鉄道橋の建設が必要となるが、環境上の影響が大きい可能性がある。
プロジェクトの内容	技術協力 (FS) の TOR 6) 現状把握・分析と現地調査（測量等） 7) 整備計画作成 8) 鉄道ターミナル施設の設計 9) 事業実施計画の策定 10) 社会・自然環境配慮に関する課題の整理 資金協力の TOR 鉄道コンテナターミナル建設
社会・環境影響の可能性	用地買収、住民移転、また北方の Abidjan 市と接続するための架橋による水環境への影響も考えられる。
実施機関（体制）	”Société ivoirienne de patrimoine ferroviaire” (SIPF ; Ivorian Company for Rolling Stock Management)を事業主体とし、民間が運営主体となる。
概算費用	要員配置 8) 総括 / コンテナ鉄道ターミナル計画 9) ターミナル運営 / 荷役機械 10) 需要予測 11) 施設設計 12) 橋梁設計 13) 道路設計 14) 施工計画・調達・積算 15) 社会環境配慮 16) 自然環境配慮 17) 財務・経済分析 <u>TOR : MM</u> 8) 8 MM 9) 3 MM 10) 4 MM 11) 5 MM 12) 4 MM 13) 4 MM 14) 4 MM 15) 4 MM

	<p>16) 4 MM 17) 3 MM トータル 43 MM</p> <p><u>技術協力概算費用</u> 約 1 億 7000 万円</p> <p><u>資金協力概算費用</u> 約 12.3 億円 (鉄道 13km x 80,000JPY/m = 約 10.5 億円) (舗装 600m x 30m x 10,000JPY/m = 約 1.8 億)</p> <p>注：橋梁は建設計画があるため、その建設費用は考慮していない。また、延長は Ile Boulay 島から市内の既存鉄道までの距離を概算したものである。</p>																																																																																																													
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1" data-bbox="448 875 1230 1323"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 現状把握・分析と現地調査 (測量等)</td> <td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 整備計画作成</td> <td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. 鉄道ターミナル施設の設計</td> <td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. 事業実施計画の策定</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>5. 社会・自然環境配慮に関する課題の整理</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="448 1379 884 1563"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="4">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FS 調査</td> <td>■</td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>建設事業</td> <td></td><td>■</td><td>■</td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1. 現状把握・分析と現地調査 (測量等)	■	■	■										2. 整備計画作成			■	■	■	■							3. 鉄道ターミナル施設の設計				■	■	■	■						4. 事業実施計画の策定							■	■	■	■			5. 社会・自然環境配慮に関する課題の整理									■	■	■		Task	Year				1	2	3	4	FS 調査	■				建設事業		■	■	
Task	Month																																																																																																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																																																																		
1. 現状把握・分析と現地調査 (測量等)	■	■	■																																																																																																											
2. 整備計画作成			■	■	■	■																																																																																																								
3. 鉄道ターミナル施設の設計				■	■	■	■																																																																																																							
4. 事業実施計画の策定							■	■	■	■																																																																																																				
5. 社会・自然環境配慮に関する課題の整理									■	■	■																																																																																																			
Task	Year																																																																																																													
	1	2	3	4																																																																																																										
FS 調査	■																																																																																																													
建設事業		■	■																																																																																																											

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
AN-PT-2	Vridi Canal 増深事業	港湾	Abidjan 港

プロジェクトの背景	Abidjan Port へ入港する際のアクセスとなる Vridi Canal は、現在水深 -11.5m である。既に建設事業に着手している Ile Boulay の新コンテナターミナルの岸壁水深は-15m であり、大型コンテナ船を呼び込む計画となっている。大型船の入港が潮待ちによって制限されることの無いよう、Vridi Canal の増深が必要となっている。															
プロジェクトの目的	Vridi Canal を増深して大型船舶の入港を可能とすることで、スケールメリットによりコンテナ輸送費の削減を図ること。															
プロジェクトの現状	PAA が実施する計画はあるが、現状については要確認。															
タイムフレーム	短期															
実施に伴う不確定要因(リスク)	要確認（資金調達、環境上の問題など）。															
プロジェクトの内容	資金協力の TOR Vridi Canal の浚渫															
社会・環境影響の可能性	浚渫により周辺の水質に影響を及ぼす可能性がある。															
実施機関（体制）	Port of Abidjan、General Directorate of Maritime and Port Affairs															
概算費用	35 billion CFA（around 70 million USD） ※現地情報による															
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="3">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 浚渫</td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year			1	2	3	1. 浚渫							
Task	Year															
	1	2	3													
1. 浚渫																

3.2.3 鉄道整備支援プロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
AN-RW-1	コートジボワール・ブルキナファソ国 Sitarail 緊急軌道整備のためのレール供給プロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	Sitarail の Abidjan～Ouagadougou 間で敷設されているレールの種類は 36/37 kg/m or 30kg/m と軽量で、経年 55 年以上の老朽レールとなっている。Transrail に比べれば軌道の整備状態は良いものの、レールの耐用年数の限界となりつつあり、一部には過度に摩耗したレールもみられることから、近い将来の計画的なリハビリ・軌道更新が必要である。Sitarail は路盤・法面・軌道等の鉄道施設の維持管理にも取り組んでいるが、資金も充分ではなく、老朽化が進みつつあるため、早急にリハビリを実施する必要がある。		
プロジェクトの目的	Sitarail のインフラ改良を支援するため、レールを緊急支援物資として供給する。		
プロジェクトの現状	Sitarail としては、路盤・法面・軌道の整備に努めているが、全てのインフラの整備を行うには数 10 億 CFA が必要としている。公的資金によるインフラ整備、機材更新が望まれているが、資金の確保は容易ではない。 ECOWAS の Ouagadougou – Niamey 間の鉄道整備計画においては、Abidjan – Ouagadougou 間および Ouagadougou – Kaya 間の在来線のリハビリ計画も含まれている。		
タイムフレーム	緊急：軌道の老朽劣化箇所・過度の摩耗箇所のレールを交換するものである ので緊急を要する。		
実施に伴う不確定要因 (リスク)	リスクは少ないものと考えられる。		
プロジェクトの内容	1) 路線長 100 km 分のレールを供給する。 - 40 kg/m rail: 200 km		
社会・環境影響の可能性	レール交換を行うものであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。		
実施機関 (体制)	SIPF (Societe de Gestion du Patrimoine Ferroviaire), in Republic of Cote d’Ivoire SOPAFER-B (Societe de Gestion Du Patrimoine Ferroviaire du Burukina), in Burkina Faso Sitarail		
概算費用	15 億円程度		

実施スケジュール				
	Task	Year		
		1	2	3
協力準備調査				
1				

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
AN-RW-2	コートジボワール・ブルキナファソ国 Sitarail 輸送力増強プロジェクト（車両購入支援）	鉄道	
プロジェクトの背景	<p>コートジボワール・ブルキナファソ国の Sitarail は、Abidjan～Ouagadougou 間(1,145 km)で貨物輸送を主体に鉄道運営を行っている。稼働している機関車は 20 両余（保有は 30 両）、貨車は 874 両（保有 949 両）であるが、稼働車両数が十分でないため、輸送需要に対応できていない。このため、Abidjan 港では鉄道輸送待ちの貨物が多く発生している。同鉄道の車両の増備をすることにより、鉄道の大量輸送性が担保され、顧客の信頼を得られる。車両の増備により、より多くの需要に答えることができる輸送力が向上（増収）するとともに、単位輸送量当たりの輸送コストが節減できる。車両工場能力向上による車両稼働率の向上には相当の年月が必要であると考えられるので、緊急避難的措置として短期輸送力増強プロジェクト（車両購入支援）の果たす役割は大きい。</p>		
プロジェクトの目的	<p>輸送力増強プロジェクトとして、Sitarail に機関車 5 両、貨車 200 両の車両購入について支援を行い、当面の車両不足を解消する。</p>		
プロジェクトの現状	<p>Sitarail は車両の増備を望んでいるが、輸送規模が十分でなく大規模投資ができる環境にない。公的資金による整備・更新が望まれているが、資金の確保は容易ではない。</p> <p>本邦の無償資金の供与に対しては、「政府へ無償資金協力をを行い、政府は鉄道運営会社へ車両を貸与する等の方法」などが考えられる。</p> <p>本邦の有償資金の供与に対しては、「政府へ有償資金協力をを行い、政府は鉄道運営会社へ車両を貸し付けてリース料を取り、それを借金の返済に充当する方式」などが考えられる。</p>		
タイムフレー	<p>短期 or 中期：みすみす需要を逃している状況であることから、早期の対応</p>		

ム	が必要である。															
実施に伴う不確定要因（リスク）	リスクは少ないものと考えられる。															
プロジェクトの内容	コートジボワール・ブルキナファソ国 Sitarail の車両増備を行う。 1) 機関車の増備 - 1,900 kw クラスの電気式ディーゼル機関車 - 5 両 2) 貨車の増備 - コンテナ車、有蓋貨車、無蓋貨車 - 200 両															
社会・環境影響の可能性	車両の増備であり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。															
実施機関（体制）	SIPF (Societe de Gestion du Patrimoine Ferroviaire), in Republic of Cote d'Ivoire SOPAFER-B (Societe de Gestion Du Patrimoine Ferroviaire du Burukina), in Burkina Faso Sitarail															
概算費用	40 億円程度															
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="3">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>協力準備調査 (SAPROF)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 and 2</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year			1	2	3	協力準備調査 (SAPROF)				1 and 2			
Task	Year															
	1	2	3													
協力準備調査 (SAPROF)																
1 and 2																

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
AN-RW-3	コートジボワール国 Sitarail の Abidjan 車両工場近代化プロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	ブルキナファソ国 Bobo-Dioulasso の車両工場は、Sitarail の持つ車両工場・デポの内第2の規模のものであり、貨車・客車についてはオーバーホール・新製も可能であり、機関車については台車（モーター付属）・エンジンの小修繕・整備は可能であるが、オーバーホールはできない。		

	<p>最大規模の車両工場は、コートジボワール国の Abidjan にあり、機関車のオーバーホールも可能である。Transrail と比較するとやや良好ではあるものの、設備は近代化されたものとは言えない貧弱なものであり、効率的な車両のメンテナンスができるものとなっていない。このため、Sitarail 第一の車両工場である Abidjan の車両工場を近代化し、効率的な車両の保守が出来るものとする必要がある。</p>																											
プロジェクトの目的	<p>Sitarail 第一の車両工場である Abidjan の車両工場を近代化し、効率的な車両の保守が出来るものとする。</p>																											
プロジェクトの現状	<p>当面 Sitarail としては、具体的な構想を持っていない。</p>																											
タイムフレーム	<p>短期 or 中期：鉄道の安全性・安定・高速輸送の確保は最優先課題であり、そのためにも良好な整備状態の車両を運用することは、必須の条件である。</p>																											
実施に伴う不確定要因（リスク）	<p>リスクは少ないものと考えられる。</p>																											
プロジェクトの内容	<p>コートジボワール国 Sitarail 第一の車両工場である Abidjan の車両工場を近代化する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 検査・修繕庫の改修 2) 検査・修繕ラインの改善 3) 機器の近代化 4) 予備部品の充足 																											
社会・環境影響の可能性	<p>車両工場の近代化を行うものであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。</p>																											
実施機関（体制）	<p>SIPF (Societe de Gestion du Patrimoine Ferroviaire), in Republic of Cote d'Ivoire Sitarail</p>																											
概算費用	<p>60 億円程度</p>																											
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="6">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1, 2, 3 and 4</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year						1	2	3	4	5	6	SAPROF (協力準備調査)							1, 2, 3 and 4						
Task	Year																											
	1	2	3	4	5	6																						
SAPROF (協力準備調査)																												
1, 2, 3 and 4																												

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
AN-RW-4	コートジボワール・ブルキナファソ国 Sitarail 信号・通信システム近代化 プロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	Sitarail においては、信号機と分岐器の連動は無く、分岐器の操作も当該分岐器まで出向いて人力で操作するものであり、安全性の確保に問題がある。信号機に連動装置が無いことから、ブロック区間の両駅で連絡を取り合って列車の出発を駅長が許可する方式である。現時点は、列車回数が少ないため大きな問題として意識されていないが、輸送量が増えて列車回数が増加すれば、信号による運転保安は鉄道の安全にとって必要不可欠の課題である。		
プロジェクトの目的	Sitarail の信号・通信システムの近代化を行い、鉄道の運転保安を確保する。		
プロジェクトの現状	当面 Sitarail としては、具体的な構想を持っていない。		
タイムフレーム	中期 or 長期：今後の列車回数の増加の傾向を見守りつつ、時期を見定める。		
実施に伴う不確定要因 (リスク)	リスクは少ないものと考えられる。		
プロジェクトの内容	信号・通信システムの近代化を行う。 1) 分岐器と信号の連動を取り、運転保安を確保できるシステムに近代化する。 2) 上記のため必要となる通信システムを導入する。		
社会・環境影響の可能性	信号・通信システムの近代化を行うものであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。		
実施機関 (体制)	SIPF (Societe de Gestion du Patrimoine Ferroviaire), in Republic of Cote d'Ivoire SOPAFER-B (Societe de Gestion Du Patrimoine Ferroviaire du Burukina), in Burkina Faso Sitarail		
概算費用	450 億円程度		

実施スケジュール	Year				
	Task	1	2	3	4
	SAPROF (協力準備調査)				
	1 and 2				

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
AN-RW-5	コートジボワール・ブルキナファソ国 Sitarail 老朽駅舎の建替えプロジェクト	鉄道	
プロジェクトの背景	<p>Sitarail による Abidjan～Ouagadougou 間の旅客輸送は、週 3 往復の列車を運行している。その輸送量は、0.5 百万人(2008 年)である。Sitarail による Abidjan～Ouagadougou 間の鉄道貨物輸送量は、0.812 百万トン(2006 年)、0.907 百万トン(2007 年)、0.830 百万トン(2008 年)である。</p> <p>沿線視察において老朽化の目立つ駅舎が散見された。貨物取扱駅においては、限界まで建替えを伸ばすことも可と考えられるが、旅客取扱駅においては、良好なサービスを提供できる最小限の施設は必要と考えられる。</p>		
プロジェクトの目的	旅客駅を主体に老朽駅舎の建替えを行ってサービス水準の向上を目指す。		
プロジェクトの現状	当面 Sitarail としては、具体的な構想を持っていない。		
タイムフレーム	中期 or 長期: 旅客取扱駅においてはサービス水準の向上を目指し老朽駅舎の建替えを行い、貨物取扱駅においては老朽駅舎の建替えはその限界まで建替えを引き延ばす。		
実施に伴う不確定要因 (リスク)	リスクは少ないものと考えられる。		
プロジェクトの内容	老朽駅舎の建替えを行う。 1) 旅客取扱駅におけるサービス水準の向上を目指した老朽駅舎の建替え 2) 貨物取扱駅における耐用年数を超過した老朽駅舎の建替え		
社会・環境影響の可能性	老朽駅舎の建替えを行うものであり、社会・環境影響の可能性は少ないものと考えられる。		

実施機関 (体制)	SIPF (Societe de Gestion du Patrimoine Ferroviaire), in Republic of Cote d'Ivoire SOPAFER-B (Societe de Gestion Du Patrimoine Ferroviaire du Burukina), in Burkina Faso Sitarail																							
概算費用	20 億円程度																							
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="5">Year</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAPROF (協力準備調査)</td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 and 2</td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Year					1	2	3	4	5	SAPROF (協力準備調査)						1 and 2					
Task	Year																							
	1	2	3	4	5																			
SAPROF (協力準備調査)																								
1 and 2																								

3.2.4 PPP法制度支援プロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
AN-PP-1	ブルキナファソ PPP インフラ整備に関する実施専門部署、法制度等整備技術協力プロジェクト	PPP	
プロジェクトの背景	ブルキナファソでは今後のインフラ整備事業実施における PPP 推進が必須であることは関係各省、地域共同体 (ECOWAS, UEMOA) で認識されているものの、事業推進、計画策定、関係者間調整、実施監査等を行う独立した専門部署、PPP 法は未整備である。現在の鉄道 (Sitarail) コンセッションの PPP 事業は既存法改訂、合意書等で対応している。		
プロジェクトの目的	同国における PPP インフラ整備事業実施の推進を図るために政府機関内に専門部署の設置を行い PPP 事業の一括的、円滑な実施推進を図る。同時に全セクターもしくはインフラセクターを対象とする PPP 法整備 (既存法の改定検討含む) を行い、事業実施の法的基盤を構築し、PPP 事業実施時の法的手続きの簡便化を目指す。この成果には官のインフラ整備における財政負担の軽減し、民間活力を活かした効率的運営、地域経済の活性化、教訓から他サブサハラ諸国への同機能の汎用性を導くことが期待される。		
プロジェクトの現状	実施中 PPP 事業の鉄道コンセッションでは関係者間の合意書、内閣府決定、既存法改訂で対応し、国営企業が運営監理、調整機能を務めている。コンセッション契約では関係機関が協調し不測事態等に対応した過程はあるが、今後の円滑な PPP 事業実施、他事業の積極的实施には、政府組織内に推進、計画立案等を行う専門部署設立、独立した監査機関設		

	立、関連法整備が望まれる。																																																																
タイムフレーム	短期（1年程度）																																																																
実施に伴う不確定要因（リスク）	政治情勢による変化：政府方針による PPP 事業推進方針の撤回																																																																
プロジェクトの内容	技術協力の TOR 10) 関係政府組織、既存関係法の現状分析（ECOWAS,UEMOA 推進内容との精査含む） 11) 上記 1)の結果を受けた関連法制度データベース構築、更新技術移転（データベース構築・管理・更新能力の人材育成（研修等）含む） 12) 上記 1)の結果を受けた PPP 法整備案策定（新規立法、既存法改訂等） 13) PPP 専門部署、独立監査機関構築案策定（所属機関・人員・機能等）																																																																
社会・環境影響の可能性	なし																																																																
実施機関（体制）	財務省、運輸省（候補）																																																																
概算費用	要員配置 6) PPP 法制備・事業実施・モニタリング（総括） 7) 人材育成専門家（機関機能強化：PPP 専門部署の他機関連携能力、事務処理能力、データベース構築・管理・更新能力、組織内人材育成能力等）																																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Task</th> <th>M/M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	Task	M/M	1	2	2	2	3	3	Total	7																																																						
Task	M/M																																																																
1	2																																																																
2	2																																																																
3	3																																																																
Total	7																																																																
実施スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>11</th> <th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	■	■	■	■									2					■	■	■	■					3									■	■	■	■
Task	Month																																																																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																					
1	■	■	■	■																																																													
2					■	■	■	■																																																									
3									■	■	■	■																																																					

3.2.5 その他物流システム改善プロジェクト

プロジェクト 番号	プロジェクトタイトル	分類 (港湾、鉄道、 PPP、貿易円滑化)	位置
AN-TF-1	コートジボワール国の Single Window 導入 支援プロジェクト	貿易円滑化	コートジ ボワール 国
プロジェクト の背景	Abidjan 港はコートジボワールの域外輸出入を支えるのみならず、ブルキナファソやマリ等周辺内陸国のトランジット貨物取扱量も多い西アフリカ地域の主要国際港である。しかしながら、貨物滞留時間は 12 日以上であり、他の西アフリカ地域の多くの港湾同様、複数機関が関与しているため港湾手続きは煩雑である。世界銀行によれば、同国の輸入必要書類数は 10、輸出に要する書類数は 9 である。		
プロジェクト の目的	<ul style="list-style-type: none"> * Abidjan 港の貨物滞留時間の削減 * コートジボワール及び周辺内陸国の民間輸出入業者の書類手続きに要する時間・費用の削減 * 税関・港湾局等の輸出入貨物書類手続きに要する時間・費用の削減 * トランジット貨物の港湾を出てから国境を通過するまでの輸送時間の短縮と手続きエラーによる遅延の削減 		
プロジェクト の現状	<p>コートジボワールは、現在 Single Window システムの導入過程にある。Single Window システム整備と運営を目的とする Abidjan Port Synergy Network (APS Net) という公社が設立され、港湾手続き簡略化を目的とした Single Window を開設した。これに伴い、貨物の情報は APS Net を経由して、税関ソフトである Sydam World 及び港湾貨物管理ソフトである Port Activity Management System (SyGAP) に送られることとなった。APS Net は今後 40 人のフルタイムスタッフを雇用し、Single Window の運営を行う計画である。しかしながら、効果的な Single Window の実用に向けて以下の課題が残されている。</p> <p>(1) Single Window の運用に適した法制度面の環境整備：1964 年に制定された現行の通関関連法制度では、港湾局及び税関のみが関連権益を独占している。民間機関に一部又は同等の権益を開放し、国際貿易及び港湾運営にかかる法制度を改定する必要がある。</p> <p>(2) 国際貿易情報管理のためのインフラ整備：Single Window 整備に伴い、APS Net、Sydam World、SyGAP の間で情報を相互接続する必要がある。また、将来的には近隣国の税関との情報の相互接続の必要性も予想される。これに対して、既存の通信ネットワークのキャパシティでは円滑な情報接続の上で課題がある。さらに、コートジボワール・テレコム公社によって運営されている通信インフラと、民間企業によって運営されている通信インフラが別々に存在するが、これら 2 つを一体化することが望ましい。</p> <p>(3) コンピュータ・ハードウェアの整備：現状では、APS Net と税関のパー</p>		

	<p>トナーシップ・フレームワークの中で、税関が貨物輸出入申告者に対してコンピュータ・ハードウェアを提供することが構想されている。しかし、それら設備の規格、運営や維持管理の責任、提供方法（供与かリースか）等については明確になっていない。</p> <p>(4) 国際貿易アプリケーションにおける IT 人材育成：運輸交通セクター・物流・通関の仕組みは改革の過程にある。これらの分野で IT ツールがより標準化され、活用されることが望ましい。また、Single Window システムを円滑かつ効率的に運用できる人材が必要である。</p> <p>(5) Single Window の参入機関及び対象港湾・国境の拡張：現状のコートジボワールの Single Window システムは、Abidjan 港手続きのみを対象としている。また、税関及び港湾貨物管理の手続きに必要とされる関連情報は標準化され、APS Net から Sydom World 及び SyGAP に自動的に情報伝達が行われる計画である。しかし、輸出入手続き円滑化のためには、Single Window を通じた自動手続きが可能となる港湾・国境の範囲を拡大する必要がある。また、税関・港湾局以外の関連諸機関（銀行・検疫局・国境警察・出入国管理局など）が必要とする情報も標準化し、Single Window を通じて関連諸機関に情報伝達することで、手続きをより簡素化することが望ましい。</p> <p>なお、コートジボワールの Single Window 導入状況に関しては、A Comparative Feasibility Study on the Development of Single Windows in the Main Ports of the Abidjan-Lagos Corridor (2009, 世銀/ECOWAS)により基礎調査が実施されている。</p>
<p>タイムフレーム</p>	<p>短期～中期：</p> <p>既に Single Window 導入の取り組みが開始されていることを踏まえ、早急に支援プロジェクトを開始することが望ましい。一方、システム改善プロセスに時間がかかることを踏まえ、プロジェクトを3つのフェーズに分け、短期～中期的に実施することを提案する。</p>
<p>実施に伴う不確定要因(リスク)</p>	<p>Single Window 運営主体である APS Net・港湾局・税関は元より、通関業者・倉庫業者・輸送業者・輸出入業者など、多様なステークホルダーが関与するプロジェクトである。従って、これらのステークホルダーの利害関係により合意形成に時間がかかりプロジェクトに遅延が生じる可能性がある。また、今後、銀行・検疫局・出入国管理局・国境警察など、Single Window を通じた情報共有主体を逐次増やすことが手続き円滑化の上で好ましく、その過程で追加業務が生じる可能性がある。</p>

<p>プロジェクトの内容</p>	<p>「プロジェクトの現状」に記載した5項目の課題解決と、Single Window の運用に向けたシステムの最終整備・確立を目的として、以下の3フェーズによりプロジェクトを実施する。ただし、第2・第3フェーズに関しては、前段階のフェーズの結果を受け、適宜業務内容を追加・変更することを前提としている。</p> <p>第1フェーズ：予備調査（協力準備調査） プロジェクト形成のための協力準備調査である。以下のタスクに従い関連機関の現況評価を行い、必要な技術支援・研修・法制度整備のニーズ分析を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 貿易円滑性（税関）評価 (2) 実施機関（APS Net）準備状況の評価 (3) Abidjan 港の運営・手続き評価 (4) その他の港湾及び国境手続き評価 (5) 規制当局・法制度評価 (6) 民間セクター評価 (7) モニタリング評価計画の策定 (8) 改革管理計画（既存システム変更に対する民間・公的機関の抵抗等に対する対応計画）の策定 <p>第2フェーズ：導入準備支援（技プロ） 第1フェーズにおける提言事項の実施と Single Window 運営オプションの提示を目的として、以下の技術支援を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 税関への技術支援と研修 (2) 港湾局への技術支援と研修 (3) 他の港湾及び国境職員への技術支援と研修 (4) 規制当局に対する技術支援と研修 (5) 民間機関に対する研修 <p>第3フェーズ：導入支援（技プロ） 第1・第2フェーズの結果を受け、以下のタスクを実施し、Single Window システムの最終化及び運用開始の支援を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修 (2) 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修 (3) Single Window ソフトの最終化 (4) 税関職員の研修プログラム改定 (5) 貿易・物流業者の研修プログラム改定 (6) 税関に対する ICT 設備機材の投入 (7) 通信インフラ整備 (8) Single Window のプロモーション
------------------	---

	<p>(9) Single Window 導入に関する詳細検討 (10) Single Window 導入の後方支援 (11) モニタリング・評価</p>
社会・環境影響の可能性	<p>手続き簡素化に伴い、政府関連機関等の職員の業務・人員が削減され、社会保障・雇用の問題が生じる可能性がある。</p>
実施機関（体制）	<p>歳入庁をカウンターパートとするが、港湾局を始め関連政府諸機関・民間団体から構成されるタスクフォースを設置し、諸機関と調整しながら業務を実施する。</p>
概算費用	<p>第1フェーズ：予備調査（協力準備調査） (1) 団長/ 運輸通関業務 3MM (2) 組織体制 1MM (3) 港湾通関手続き 2MM (4) 法制度 2.5MM (5) PPP 2.5MM (6) モニタリング・評価/ 改革管理計画 3MM 事業コスト概算：520,000 US ドル</p> <p>第2フェーズ：導入準備支援（技プロ） (1) 団長/ 運輸通関業務 3.5MM (2) 港湾研修 2MM (3) 規制当局研修 2.5MM (4) PPP 1MM 事業コスト概算：540,000 US ドル</p> <p>第3フェーズ：導入支援（技プロ） (1) 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修：300,000 US ドル (2) 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修：100,000 US ドル (3) Single Window ソフトの最終化：500,000 US ドル (4) 税関職員の研修プログラム改定：50,000 US ドル (5) 貿易・物流業者の研修プログラム改定：50,000 US ドル (6) 税関に対する ICT 設備機材の投入：600,000 US ドル (7) 通信インフラ整備：1,000,000 US ドル (8) Single Window のプロモーション：100,000 US ドル (9) Single Window 導入に関する詳細検討：100,000 US ドル</p>

	<p>(10) Single Window 導入の後方支援：500,000 US ドル (11) モニタリング・評価：500,000 US ドル</p> <p>事業コスト概算：3,800,000 US ドル</p>																																																																																																																																																																																																															
<p>実施スケジュール</p>	<p>第1フェーズ：予備調査（協力準備調査）</p> <table border="1" data-bbox="475 483 1323 976"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="8">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 貿易円滑性評価</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 実施機関準備状況の評価</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. Abidjan 港の運営・手続き評価</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. その他の港湾及び国境手続き評価</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>5. 規制当局・法制度評価</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>6. 民間セクター評価</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>7. モニタリング評価計画の策定</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>8. 改革管理計画の策定</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> <p>第2フェーズ：導入準備支援（技プロ）</p> <table border="1" data-bbox="445 1064 1185 1467"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="5">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 税関への技術支援と研修</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 港湾局への技術支援と研修</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. 他の港湾及び国境職員への技術支援と研修</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. 規制当局に対する技術支援と研修</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>5. 民間機関に対する研修</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> <p>第3フェーズ：導入支援（技プロ）</p> <table border="1" data-bbox="448 1554 1351 1998"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="12">1年目（Month）</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>11</th> <th>12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>2. 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>3. Single Window ソフトの最終化</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>4. 税関職員の研修プログラム改定</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month								1	2	3	4	5	6	7	8	1. 貿易円滑性評価									2. 実施機関準備状況の評価									3. Abidjan 港の運営・手続き評価									4. その他の港湾及び国境手続き評価									5. 規制当局・法制度評価									6. 民間セクター評価									7. モニタリング評価計画の策定									8. 改革管理計画の策定									Task	Month					1	2	3	4	5	1. 税関への技術支援と研修						2. 港湾局への技術支援と研修						3. 他の港湾及び国境職員への技術支援と研修						4. 規制当局に対する技術支援と研修						5. 民間機関に対する研修						Task	1年目（Month）												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1. 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修													2. 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修													3. Single Window ソフトの最終化													4. 税関職員の研修プログラム改定												
Task	Month																																																																																																																																																																																																															
	1	2	3	4	5	6	7	8																																																																																																																																																																																																								
1. 貿易円滑性評価																																																																																																																																																																																																																
2. 実施機関準備状況の評価																																																																																																																																																																																																																
3. Abidjan 港の運営・手続き評価																																																																																																																																																																																																																
4. その他の港湾及び国境手続き評価																																																																																																																																																																																																																
5. 規制当局・法制度評価																																																																																																																																																																																																																
6. 民間セクター評価																																																																																																																																																																																																																
7. モニタリング評価計画の策定																																																																																																																																																																																																																
8. 改革管理計画の策定																																																																																																																																																																																																																
Task	Month																																																																																																																																																																																																															
	1	2	3	4	5																																																																																																																																																																																																											
1. 税関への技術支援と研修																																																																																																																																																																																																																
2. 港湾局への技術支援と研修																																																																																																																																																																																																																
3. 他の港湾及び国境職員への技術支援と研修																																																																																																																																																																																																																
4. 規制当局に対する技術支援と研修																																																																																																																																																																																																																
5. 民間機関に対する研修																																																																																																																																																																																																																
Task	1年目（Month）																																																																																																																																																																																																															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																																																																																																																																																																				
1. 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修																																																																																																																																																																																																																
2. 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修																																																																																																																																																																																																																
3. Single Window ソフトの最終化																																																																																																																																																																																																																
4. 税関職員の研修プログラム改定																																																																																																																																																																																																																

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類（港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化）	位置
AN-TF-2	ブルキナファソ国の Single Window 導入支援プロジェクト	貿易円滑化	ブルキナファソ国
プロジェクトの背景	世界銀行によれば、同国の貨物輸出入にはそれぞれ 11 の書類が必要であり、煩雑な手続きが輸出入にかかる費用・時間を増加させている。		
プロジェクトの目的	<ul style="list-style-type: none"> * ブルキナファソの民間輸出入業者の書類手続きに要する時間・費用の削減 * 税関の輸出入貨物書類手続きに要する時間・費用の削減 * 国境通過時間及び終着地ドライポートでの通関手続短縮と手続きエラーによる遅延の削減 		
プロジェクトの現状	Single Window 導入のための具体的プロジェクトは実施していない。ただし、世界銀行、アフリカ開発銀行及び EU の支援により、通関業務の効率化を目的として手続書類の簡素化及びプロセス調整のキャパシティビルディングを実施している。また、ガーナで導入されている GC Net システムをブルキナファソへ導入する計画を検討中で、この計画を推進するために最近ガーナへ視察団を派遣した。		
タイムフレーム	<p>短期～中期：</p> <p>コートジボワールの Single Window 導入と合わせて実施することが効率的である。コートジボワール同様、システム改善プロセスに時間がかかることを踏まえ、プロジェクトを 3 つのフェーズに分け、短期～中期的に実施することを提案する。</p>		
実施に伴う不確定要因（リスク）	税関・検疫局・出入国管理局・国境警察・銀行・通関業者・倉庫業者・輸送業者・輸出入業者など、多様なステークホルダーが関与するプロジェクトである。従って、これらのステークホルダーの利害関係により合意形成に時間がかかりプロジェクトに遅延が生じる可能性がある。		
プロジェクトの内容	<p>以下の 3 フェーズによりプロジェクトを実施する。ただし、第 2・第 3 フェーズに関しては、前段階のフェーズの結果を受け、適宜業務内容を追加・変更することを前提としている。</p> <p>第 1 フェーズ：予備調査（協力準備調査）</p> <p>プロジェクト形成のための協力準備調査である。以下のタスクに従い関連機関の現況評価を行い、必要な技術支援・研修・法制度整備のニーズ分析を行う。</p> <p>(1) 貿易円滑性（税関）評価</p> <p>(2) 実施機関（APS Net）準備状況の評価</p>		

	<p>(3) 国境・ドライポートの手続き評価 (4) 規制当局・法制度評価 (5) 民間セクター評価 (6) モニタリング評価計画の策定 (7) 改革管理計画（既存システム変更に対する民間・公的機関の抵抗等に対する対応計画）の策定</p> <p>第2フェーズ：導入準備支援（技プロ） 第1フェーズにおける提言事項の実施と Single Window 運営オプションの提示を目的として、以下の技術支援を行う。</p> <p>(1) 税関への技術支援と研修 (2) 国境・ドライポート職員等への技術支援と研修 (3) 規制当局に対する技術支援と研修 (4) 民間機関に対する研修</p> <p>第3フェーズ：導入支援（技プロ） 第1・第2フェーズの結果を受け、以下のタスクを実施し、Single Window システムの最終化及び運用開始の支援を行う。</p> <p>(1) 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修 (2) 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修 (3) Single Window ソフトウェアの決定・購入 (4) 税関職員の研修プログラム改定 (5) 貿易・物流業者の研修プログラム改定 (6) 機材投入（PC・ソフトウェア・プリンター等） (7) 特定箇所（国境・ドライポート等）の通信インフラ整備 (8) Single Window のプロモーション (9) Single Window 導入に関する詳細検討 (10) Single Window 導入の後方支援 (11) モニタリング・評価</p>
<p>社会・環境影響の可能性</p>	<p>手続き簡素化に伴い、政府関連機関等の職員の業務・人員が削減され、社会保障・雇用の問題が生じる可能性がある。</p>
<p>実施機関（体制）</p>	<p>歳入庁をカウンターパートとするが、関連政府諸機関・民間団体から構成されるタスクフォースを設置し、諸機関と調整しながら業務を実施する。</p>
<p>概算費用</p>	<p>第1フェーズ：予備調査（協力準備調査）</p> <p>(1) 団長/ 運輸通関業務 4MM (2) 組織体制 2MM (3) ドライポート通関手続き 3MM (4) 法制度 3.5MM (5) PPP 3.5MM</p>

	<p>(6) モニタリング・評価/ 改革管理計画 3MM</p> <p>事業コスト概算：700,000～800,000 US ドル</p> <p>第2フェーズ：導入準備支援（技プロ）</p> <p>(1) 団長/ 運輸通関業務 3.5MM (2) ドライポート研修 2MM (3) 規制当局研修 2.5MM (4) PPP 1MM</p> <p>事業コスト概算：540,000 US ドル</p> <p>第3フェーズ：導入支援（技プロ）</p> <p>事業コスト概算：第1フェーズの現況調査結果による (3,000,000～8,000,000 US ドル程度を想定)</p>																																																																																																																														
<p>実施スケジュール</p>	<p>第1フェーズ：予備調査（協力準備調査）</p> <table border="1" data-bbox="448 1003 1348 1413"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="9">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 貿易円滑性評価</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. 実施機関準備状況の評価</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. 国境・ドライポートの手続き評価</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 規制当局・法制度評価</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5. 民間セクター評価</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>6. モニタリング評価計画の策定</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>7. 改革管理計画の策定</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> </tbody> </table> <p>第2フェーズ：導入準備支援（技プロ）</p> <table border="1" data-bbox="448 1496 1185 1854"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="5">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 税関への技術支援と研修</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>2. 国境・ドライポート職員等への技術支援と研修</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>3. 規制当局に対する技術支援と研修</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>4. 民間機関に対する研修</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> </tbody> </table> <p>第3フェーズ：導入支援（技プロ）</p> <table border="1" data-bbox="448 1944 1348 1986"> <tr> <td>Task</td> <td>1年目 (Month)</td> </tr> </table>	Task	Month									1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. 貿易円滑性評価	■	■	■	■	■	■	■			2. 実施機関準備状況の評価	■	■	■	■	■	■				3. 国境・ドライポートの手続き評価	■	■	■	■	■	■				4. 規制当局・法制度評価	■	■	■	■	■	■				5. 民間セクター評価	■	■	■	■	■	■				6. モニタリング評価計画の策定							■	■	■	7. 改革管理計画の策定							■	■	■	Task	Month					1	2	3	4	5	1. 税関への技術支援と研修	■	■	■	■	■	2. 国境・ドライポート職員等への技術支援と研修	■	■	■	■	■	3. 規制当局に対する技術支援と研修	■	■	■	■	■	4. 民間機関に対する研修	■	■	■	■	■	Task	1年目 (Month)
Task	Month																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9																																																																																																																						
1. 貿易円滑性評価	■	■	■	■	■	■	■																																																																																																																								
2. 実施機関準備状況の評価	■	■	■	■	■	■																																																																																																																									
3. 国境・ドライポートの手続き評価	■	■	■	■	■	■																																																																																																																									
4. 規制当局・法制度評価	■	■	■	■	■	■																																																																																																																									
5. 民間セクター評価	■	■	■	■	■	■																																																																																																																									
6. モニタリング評価計画の策定							■	■	■																																																																																																																						
7. 改革管理計画の策定							■	■	■																																																																																																																						
Task	Month																																																																																																																														
	1	2	3	4	5																																																																																																																										
1. 税関への技術支援と研修	■	■	■	■	■																																																																																																																										
2. 国境・ドライポート職員等への技術支援と研修	■	■	■	■	■																																																																																																																										
3. 規制当局に対する技術支援と研修	■	■	■	■	■																																																																																																																										
4. 民間機関に対する研修	■	■	■	■	■																																																																																																																										
Task	1年目 (Month)																																																																																																																														

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修												
2. 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修												
3. Single Window ソフトの決定・購入												
4. 税関職員の研修プログラム改定												
5. 貿易・物流業者の研修プログラム改定												
6. 税関に対する ICT 設備機材の投入												
7. 通信インフラ整備												
8. Single Window のプロモーション												
9. Single Window 導入に関する詳細検討												
10. Single Window 導入の後方支援												
11. モニタリング・評価												
Task	2年目 (Month)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. 税関職員への ICT 及び税関ソフトの研修												
2. 貿易関連機関への ICT 及び税関ソフトの研修												
3. Single Window ソフトの最終化												
4. 税関職員の研修プログラム改定												
5. 貿易・物流業者の研修プログラム改定												
6. 機材投入												
7. 通信インフラ整備												

<p>プロジェクトの内容</p>	<p>技術協力 (FS) の TOR</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 現状分析 2) 組織構築（各機関の責務と人員配置） 3) 事業実施計画策定 4) PPP スキームの検討、官民の責任分担 <p>資金協力</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) GPS トラッキングシステム用機材の購入とシステム構築支援 																																																					
<p>社会・環境影響の可能性</p>	<p>税関エスコート、チェックポイントでの業務・人員が削減され、社会保障・雇用の問題が生じる可能性がある。</p>																																																					
<p>実施機関（体制）</p>	<p>コートジボワール国税関を事業主体として、運営には民間企業を採用する。</p>																																																					
<p>概算費用</p>	<p><u>要員配置</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 総括 / 広域物流 2) システム構築 I(ネットワーク) 3) システム構築 II（機材調達） 4) 越境交通インフラ 5) 財務・経済分析 <p><u>TOR : MM</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 4 MM 2) 4 MM 3) 2 MM 4) 4 MM 5) 2 MM <p>トータル 16 MM</p> <p><u>技術協力の事業概算コスト</u></p> <p>7,000 万円程度</p> <p><u>資金協力の概算コスト</u></p> <p>機材調達 2 億円程度（Ghana 国の GCNet と同程度と想定）</p>																																																					
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Task</th> <th colspan="8">Month</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 現状分析</td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. 組織構築</td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. 事業実施計画策定</td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. PPP スキームの検</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: black;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Task	Month								1	2	3	4	5	6	7	8	1. 現状分析									2. 組織構築									3. 事業実施計画策定									4. PPP スキームの検								
Task	Month																																																					
	1	2	3	4	5	6	7	8																																														
1. 現状分析																																																						
2. 組織構築																																																						
3. 事業実施計画策定																																																						
4. PPP スキームの検																																																						

	討, 官民の責任分担							
--	------------	--	--	--	--	--	--	--

プロジェクト番号	プロジェクトタイトル	分類(港湾、鉄道、PPP、貿易円滑化)	位置
AN-TF-3	トランジット貨物トラック輸送トラッキングシステムの Abidjan Port Synergy (APSNet) への組み込み	港湾	Abidjan-Ouagadougou-Niamey 回廊
プロジェクトの背景	<p>アビジャン港湾公社（Port Autonome d'Abidjan、PAA）は2009年12月から人工衛星通信を利用したトラッキングシステムを導入し、Abidjan 港から内陸国に向かうトランジットコンテナの追跡を行っている。これにより、トランジット貨物の動向がリアルタイムで追跡できるとともに、国境までの輸送に係わる透明性の確保が可能である。さらに、トラッキングシステムを貨物の荷役や関税のクリアランスを統合的に管理する Abidjan Port Synergy（APSNet）に組み込むことにより、トランジットコンテナの国境通過の時間短縮を図り、将来的にはトランジット輸送に係わる関係国相互の貿易障壁を下げることにより内陸国の経済発展に資することが出来る。</p>		
プロジェクトの目的	<p>トラッキングシステムを APSNet に組み込むために必要な技術支援を行い、域内の貨物輸送の円滑化および輸送コストの低減につなげること。</p>		
プロジェクトの現状	<p>APSNet、トラッキングシステムはそれぞれ機能しているが、APSNet への組み込みは未だなされていない（要確認）。</p>		
タイムフレーム	<p>中期。</p>		
実施に伴う不確定要因(リスク)	<p>特になし</p>		
プロジェクトの内容	<p><u>技術協力（専門家派遣）の TOR</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) コンテナトラッキングシステムの APSNet への組み込みに関する技術支援 2) システム運用に関する技術支援 		
社会・環境影響の可能性	<p>社会、環境面での影響はほとんど無いと考えられる。</p>		
実施機関（体制）	<p>既存のトラッキングセンターおよび税関などの各関係機関、さらに民間の参入を求める。</p>		

<p>概算費用</p>	<p>技術協力の概算費用 5,000 万円程度</p>																							
<p>実施スケジュール</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="443 421 879 510" rowspan="2">Task</th> <th colspan="4" data-bbox="879 421 1110 465">Year</th> </tr> <tr> <th data-bbox="879 465 938 510">1</th> <th data-bbox="938 465 997 510">2</th> <th data-bbox="997 465 1056 510">3</th> <th data-bbox="1056 465 1110 510">4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="443 510 879 600">1. コンテナトラッキングシステムの APSNet への組み込みに関する技術支援</td> <td data-bbox="879 510 938 600">■</td> <td data-bbox="938 510 997 600">■</td> <td data-bbox="997 510 1056 600"></td> <td data-bbox="1056 510 1110 600"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="443 600 879 645">2. システム運用に関する技術支援</td> <td data-bbox="879 600 938 645"></td> <td data-bbox="938 600 997 645"></td> <td data-bbox="997 600 1056 645">■</td> <td data-bbox="1056 600 1110 645"></td> </tr> </tbody> </table>					Task	Year				1	2	3	4	1. コンテナトラッキングシステムの APSNet への組み込みに関する技術支援	■	■			2. システム運用に関する技術支援			■	
Task	Year																							
	1	2	3	4																				
1. コンテナトラッキングシステムの APSNet への組み込みに関する技術支援	■	■																						
2. システム運用に関する技術支援			■																					

4 サブサハラアフリカ諸国のインフラインベントリー

本研究では、サブサハラアフリカの鉄道・港湾・道路の情報を各種資料から収集し、インベントリーとして整理した。以下に、各輸送モードのインベントリーを掲載する。

4.1 港湾インベントリー

サブサハラアフリカの主要港の施設設備状況は下表のとおりである。

国	港湾	施設						
		航路	コンテナ・バース		ジェネラルカーゴ・バース		ブレイクバルク・バース	
		航路水深 (m)	岸壁延長 (m)	岸壁水深 (m)	岸壁延長 (m)	岸壁水深 (m)	岸壁延長 (m)	岸壁水深 (m)
Angola	Lobito	NA	160	10.3-10.6	570	NA	130	NA
	Luanda	24-33	448	10.5	825	10.5	350	NA
Benin	Cotonou	12	220	10-11	150-80	10-11	200	10-11
Cameroon	Douala	7	660	8.5	1500	8.5	460	8.5
Congo DRC	Matadi	NA	520	7.6-8.9	459	NA	2,310	NA
	Boma	6.4-8.5	0		3,480	7.92-9.14	-	-
Congo (Rep)	Point Noire	NA	250	7.6	NA	NA	NA	NA
Cote D'ivoir	Abidjan	10.37	960	10.37-10.67	3,100	9.45-10.06	-	-
	San Pedro	NA	735	8.2-10.2	NA	NA	NA	NA
Djibouti	Djibouti	NA	400	9.5-12	1032	7.8-9.3	397	12
Eritrea	Assab	NA	NA	NA	1025	NA	NA	NA
Gambia	Banjul	9.5-10.5	750	12-14	120	8-12	-	NA
Ghana	Takoradi	11.5	NA	NA	714	8-9.5	NA	NA
	Tema	12.5	383	11.5	1872	9.0-9.6	NA	NA
Guinea	Conakry	9.5	269	10.5	830	8-10	650	NA
Kenya	Mombasa	15.85-13.7	964	10-11	2080	10	495	10.36
Liberia	Monrovia	NA	600	9.15	600	9.1	278	9.15
Madagascar	Toamasina	NA	307	10-12	526	8.5	-	-
Mauritania	Nouadhibou	NA	110	NA	670	NA	NA	NA
Mauritius	Port Louis		NA	NA	NA	NA	NA	NA
Mozambique	Beira	8	641	5.64	755	5-7	834	9-10
	Maputo	9.4	300	10.3	1390	8-11	625	9.5-12.6
	Nacala	NA	335	14-12	675	7-9.7	-	-
Namibia	Walvis Bay	12.8	503	12.8	909	10.6	-	-
	Luderitz	8.15	NA	NA	399	6.1-8.75	-	-
Nigeria	Calabar	NA	NA	NA	299	4-8	NA	NA
	Escravos (Oil)		0	-	NA	NA	NA	NA
	Apapa (Lagos)	9.14	1000	10.5	1186	9-9.5	750	11.5
	Onne	9.2	250	13.5	750	13.5	250	13.5
	Port Harcourt	10.5	NA	NA	920	7.3-7.6	350	7.62
	Warri	NA	NA		3100	6.5-11.5	NA	NA
Senegal	Dakar	11	415	10	2455	5-10	1829	7-10
Sierra Leone	Freetown	N/A	505	8.84-9.76	562	9.6-10.15	NA	NA
South Africa	Cape Town	15.9	1,371	10.7-14	2,706	9.1-12.2	-	-
	Durban	12.8	2,128	13	2000+	9-10	913	9.84-12.5
	East London	10	506	NA	1303	9.5-10.4	194	10.4
	Port Elizabeth	14.5	635	12.2	1,900,000	7-11	360	12.2
	Richards Bay	22	NA	NA	1,244+	14.2-14.4	2,904+	18.7
Sudan	Port Sudan	60	420	12.6	1673	8.5-10.6	205	10.7
Tanzania	Dar es Salaam	NA	550	12.2	1950	9.1	-	-
	Mtwara	NA	NA	NA	385	9.8	NA	NA
	Tanga	NA	NA	NA	7000		NA	NA
Togo	Lome	16	250	11-12	600	9.5	435	12

出典: i) Containerisation International Yearbook 2010, ii) AICD, 2009, Beyond the Bottlenecks: Ports in Africa Country Annex
他各種資料より作成

サブサハラアフリカの主要港の荷役機械状況は下表のとおりである。

国	港湾	機材			
		# of modern container gantries	# of old-generation container gantries	# of mobile harbor cranes (MHC)	# of dry-bulk cranes
Angola	Luanda	0	0	NA	NA (Via standard jib cranes, 3-25 ton capacity)
Benin	Cotonou	0	0	1	(Conveyors)
Cameroon	Douala	2	0	0	0
Congo DRC	Matadi	0	0	3	1
Congo (Rep)	Point Noire	0	0	NA	NA
Cote D'ivoir	Abidjan	3	0	NA (2 heavy-duty units + others)	NA
Djibouti	Djibouti	0	4	NA (multiple)	NA
Gambia	Banjul	0	0	3 (between 6-20t)	NA
Ghana	Takoradi	NA	NA	0	NA
	Tema	3	0	30+	NA
Guinea	Conakry	NA	NA	NA (privately owned mobiles up to 50 t)	NA
Kenya	Mombasa	6	0	7	4
Liberia	Monrovia	0	0	0	NA
Mozambique	Beira	0	2	2	NA
	Maputo	0	2	NA	Various
	Nacala	0	0	NA	NA
Namibia	Walvis Bay	0	0	1	NA (via jib cranes)
Nigeria	Apapa (Lagos)	3 (new units on order)	0	25	(2 coal conveyors + cement systems)
	Onne	NA	NA	NA	NA
	Port Harcourt	0	0	NA	0
Senegal	Dakar	0	0	3	Various
Sierra Leone	Freetown	NA	NA	NA	2 multipurpose units
South Africa	Cape Town	10	0	NA	0
	Durban	9	0	NA	4+
	East London	0	0	NA	3+
	Port Elizabeth	4	0	0	2
	Richards Bay	NA	NA	5+	16-18
Sudan	Port Sudan	0	3	16	NA
Tanzania	Dar es Salaam	3	0	NA	NA
	Mtwara	NA	NA	NA	NA
	Tanga	NA	NA	NA	NA
Togo	Lome	NA	NA	2	12-55 t multipurpose cranes

出典：i) Containerisation International Yearbook 2010, ii) AICD, 2009, Beyond the Bottlenecks: Ports in Africa Country Annex 他各種資料より作成

サブサハラアフリカの主要港のコンテナ貨物取扱量とコンテナターミナルの計画キャパシティは以下のとおりである。

Country	Port	Container throughput (1000 TEU)		Container cargo weight (1000 tons)
		Actual	Planned capacity	Actual
Angola	Lobito	68 (2007) *4)	NA	782 (2007) *5)
	Luanda	566 (2008) *4)	400 *1)	6,509 (2008) *5)
Benin	Cotonou	312 (2008) *3)	400 *1)	3,588 (2008) *5)
Cameroon	Douala	218 (2007) *2)	270 *1)	2,507 (2007) *5)
Congo DRC	Matadi	NA	NA	NA
Congo (Rep)	Point Noire	102 (2005) *1)	150 *1)	1,173 (2005) *5)
Cote d'Ivoire	Abidjan	595 (2009) *2)	600 *1)	6,843 (2009) *5)
	San Pedro	58 (2007) *2)	NA	667 (2007) *5)
Djibouti	Djibouti	356 (2008) *3)	350 *1)	4,094 (2008) *5)
Eritrea	Assab	NA	NA	NA
Gambia	Banjul	100+ (2007 est.) *1)	150 est. *1)	1,150 (2007 est.) *5)
Ghana	Takoradi	52 (2008) *3)	NA	459 (2008) *3)
	Tema	555 (2008) *3)	350-400 *1)	4,760 (2008) *3)
Guinea	Conakry	NA	NA	NA
Kenya	Mombasa	616 (2008) *3)	6,000 *1)	5,847 (2008) *3)
Liberia	Monrovia	50 (2008) *1)	NA	575 (2008) *5)
Mauritania	Nouadhibou	NA	NA	NA
Mauritius	Port Louis	335 (2008) *3)		2,798 (2008) *3)
Mozambique	Beira	65 (2008) *4)	100 *1)	748 (2008) *5)
	Maputo	92 (2008) *2)	100 *1)	1,058 (2008) *5)
	Nacala	48 (2008) *4)	100 *1)	552 (2008) *5)
Namibia	Walvis Bay	171 (2008) *3)	100+ *1)	1,817 (2008) *3)
Nigeria	Calabar	NA	NA	NA
	Escravos (Oil)	0	0	0
	Apapa (Lagos)	336 (2003) *1)	500 *1)	3,864 (2003) *5)
	Onne	86 (2003) *1)	100 *1)	989 (2003) *5)
	Port Harcourt	16 (2003) *1)	Handled at *1)	184 (2003) *5)
	Warri	NA	NA	NA
Senegal	Dakar	347 (2008) *2)	400 *1)	3,991 (2008) *5)
Sierra Leone	Freetown	NA	NA	NA
South Africa	Cape Town	768 (2008) *3)	900 *1)	10,452 (2008) *3)
	Durban	2,642 (2008) *3)	1,300-1,600 *1)	34,565 (2008) *3)
	East London	55 (2008) *2)	90 *1)	633 (2008) *5)
	Port Elizabeth	399 (2008) *2)	500 *1)	4,589 (2008) *5)
	Richards Bay	8 (2008) *2)	NA	92 (2008) *5)
Sudan	Port Sudan	391 (2008) *3)	400 *1)	4,497 (2008) *5)
Tanzania	Dar es Salaam	316 (2008) *3)	400 *1)	3,240 (2008) *3)
	Mtwara	3 (2005-06) *4)	NA	8 (2005-06) *4)
	Tanga	7 (2005-06) *4)	NA	95 (2005-06) *4)
Togo	Lome	296 (2008) *3)	300 *1)	3,404 (2008) *5)

*1) Source: AICD, 2009, Beyond the Bottlenecks: Ports in Africa

*2) Source: Containerisation International Yearbook 2009, 2010

*3) Source: Shipping Statistics 2009

*4) Source: Each port operator/ authority

*5) For container weight whose statistic data are not available, 1 TEU is translated into 11.5 tons

*6) Source: Port & Terminal Guide 2009-2010

*7) Source: WB

*8) Source: JBIC, 2006, SAPROF for Mombasa Port Container Terminal Expansion Project F/R

サブサハラアフリカの主要港のジェネラルカーゴ取扱量とジェネラルカーゴターミナルの計画キャパシティは以下のとおりである。

Country	Port	General-cargo throughput (1000 tons)	
		Actual	Planned capacity
Angola	Lobito	NA	NA
	Luanda	4,000 (2006 est.) *1)	4,000 *1)
Benin	Cotonou	4,295 (2008) *3)	2,500 *1)
Cameroon	Douala	3,800 (2006) *1)	6,500 *1)
Congo DRC	Matadi	NA	NA
Congo (Rep)	Point Noire	3,300 (2005) *1)	5,000 *1)
Cote D'ivoir	Abidjan	11,658 (2008) *3)	NA
	San Pedro	NA	NA
Djibouti	Djibouti	1,599 (2008) *3)	10,000 *1)
Eritrea	Assab	NA	
Gambia	Banjul	NA	NA
Ghana	Takoradi	675 (2008) *3)	5,000– 6,000 *1)
	Tema	6,371 (2008) *3)	8,000–9,000 *1)
Guinea	Conakry	5,100 (2005) *1)	NA
Kenya	Mombasa	7,270 (2008) *3)	1,500 *1)
Liberia	Monrovia	550 (2008) *1)	700 *1)
Mauritania	Nouadhibou	NA	NA
Mauritius	Port Louis	2,946 (2008) *3)	NA
Mozambique	Beira	2,074 (2008) *3)	500 *1)
	Maputo	1,120 (2005) *1)	NA
	Nacala	877 (2008) *4)	1,000 est. *1)
Namibia	Walvis Bay	2,053 (2007) *3)	2,000 *1)
Nigeria	Calabar	48 (2003) *1)	
	Esravos (Oil Terminal)	0	0
	Apapa (Lagos)	3,379 (2003) *1)	5,000 *1)
	Onne	1,630 (2003) *1)	4,000 est. *1)
	Port Harcourt	882 (2003) *1)	2,000 *1)
	Warri	309 (2003) *1)	NA
Senegal	Dakar	4,442 (2007) *3)	NA
Sierra Leone	Freetown	NA	NA
South Africa	Cape Town	285 (2008) *3)	1,000–1,200 *1)
	Durban	6,233 (2008) *3)	NA
	East London	781 (2008) *3)	800 est *1)
	Port Elizabeth	906 (2008) *3)	1,500 est. *1)
	Richards Bay	4,142 (2008) *3)	NA
Sudan	Port Sudan	9,300 (2006) *1)	7,500 *1)
Tanzania	Dar es Salaam	4,326 (2008) *3)	8,000 *1)
	Mtwara	137 (2005–06) *4)	400 *1)
	Tanga	347 (2005–06) *4)	500 *1)
Togo	Lome	3,595 (2006) *3)	NA

*1) Source: AICD, 2009, Beyond the Bottlenecks: Ports in Africa

*2) Source: Containerisation International Yearbook 2009, 2010

*3) Source: Shipping Statistics 2009

*4) Source: Each port operator/ authority

*5) For container weight whose statistic data are not available, 1 TEU is translated into 11.5 tons

*6) Source: Port & Terminal Guide 2009–2010

*7) Source: WB

*8) Source: JBIC, 2006, SAPROF for Mombasa Port Container Terminal Expansion Project F/R

サブサハラアフリカの主要港のドライバルク及びリキッドバルク取扱量とリキッドバルクの計画キャパシティは以下のとおりである。

Country	Port	Dry-bulk throughput (1000 tons)		Liquid-bulk throughput (1000 tons)		
		Actual		Actual		Planned capacity
Angola	Lobito	NA		NA		NA
	Luanda	(In general-cargo total) *1)		NA		NA
Benin	Cotonou	921 (2008) *3)		1,091 (2008) *3)		700 *1)
Cameroon	Douala	500 (2006) *1)		NA		1,000 *1)
Congo DRC	Matadi	NA		NA		NA
Congo (Rep)	Point Noire	NA		NA		NA
Cote D'ivoir	Abidjan	5,581 (2006) *3)		5,072 (2006) *3)		NA
	San Pedro	NA		NA		NA
Djibouti	Djibouti	1,902 (2008) *3)		2,315 (2008) *3)		NA
Eritrea	Assab	NA		NA		NA
Gambia	Banjul	NA		NA		NA
Ghana	Takoradi	3,132 (2008) *3)		209 (2008) *3)		NA
	Tema	1,370 (2008) *3)		986 (2008) *3)		NA
Guinea	Conakry	NA		NA		NA
Kenya	Mombasa	3,085 (2008) *3)		6,039 (2008) *3)		5,500 *1)
Liberia	Monrovia	(In general-cargo total) *1)		NA		NA
Mauritania	Nouadhibou	NA		NA		NA
Mauritius	Port Louis	1,964 (2008) *3)		1,385 (2008) *3)		NA
Mozambique	Beira	58 (2008) *3)		905 (2008) *3)		NA
	Maputo	4,120 (2005) *1)		NA		410 *1)
	Nacala	NA		NA		NA
Namibia	Walvis Bay	864 (2007) *3)		910 (2007) *3)		1,000 *1)
Nigeria	Calabar	275 (2003) *1)		158 (2003) *1)		NA
	Escravos (Oil)	0		15,891 (2008) *3)		0
	Apapa (Lagos)	5,672 (2003) *1)		NA		NA
	Onne	NA		NA		NA
	Port Harcourt	2,442 (2003) *1)		NA		NA
	Warri	59 (2003) *1)		1,268 (2003) *1)		NA
Senegal	Dakar	2,197 (2007) *3)		2,965 (2007) *3)		NA
Sierra Leone	Freetown	NA		NA		NA
South Africa	Cape Town	3,500 (2006) *1)		NA		NA
	Durban	35,900 (2006) *1)		NA		NA
	East London	1,139 (2006) *1)		NA		NA
	Port Elizabeth	3,800 (2006) *1)		NA		NA
	Richards Bay	8,140 (2006) *1)		NA		NA
Sudan	Port Sudan	(In general-cargo total) *1)		131,159 (2007) *3)		NA
Tanzania	Dar es Salaam	905 (2008) *3)		2,197 (2008) *3)		2,000
	Mtwara	0 (2005-06) *4)		13 (2005-06) *4)		NA
	Tanga	0 (2005-06) *4)		114 (2005-06) *4)		NA
Togo	Lome	829 (2006) *3)		931 (2006) *3)		NA

*1) Source: AICD, 2009, Beyond the Bottlenecks: Ports in Africa

*2) Source: Containerisation International Yearbook 2009, 2010

*3) Source: Shipping Statistics 2009

*4) Source: Each port operator/ authority

*5) For container weight whose statistic data are not available, 1 TEU is translated into 11.5 tons

*6) Source: Port & Terminal Guide 2009-2010

*7) Source: WB

*8) Source: JBIC, 2006, SAPROF for Mombasa Port Container Terminal Expansion Project F/R

4.2 鉄道インベントリー

サブサハラアフリカの主要鉄道の運営状況は下表のとおりである。

Country	Remarks	Rail name	Asset Holdings	Operating Agency	Staff (number)	Freight tons (000,000 ton/ year)	Freight ton- km (000,000 ton-km/	Passengers (000 persons/yea	Passenger- km (000,000 persons-	Freight Revenue (US\$000, 000)	Passenge r Revenue (US\$000,0 00)
Sudan		Sudan Railway	Ministry of transport (fully state-owned)	Sudan Railways Corporation (SRC)	9,923	1.03	918.60	91	52.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	janes-2008	janes-2008	janes-2008	janes-2008	janes-2008		
Eritrea		Eritrean Railway	government	Eritrean Railways	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010							
Ethiopia (Djibouti)		Ethio-Djibouti Railway	Ethiopia and Djibouti government (equally)	Ethio-Djibouti Railway Company (CDE)	2,523	0.28 (0.24)	97.00	324	82.00	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	ddp-2003	janes-2006 (ddp-2003)	ddp-2003	ddp-2003	ddp-2003		
Uganda		Uganda Railway, Rift Valley Railway	Uganda Railways Corporation (URC) (=government), Rift Valley Railways	Uganda Railways Corporation (URC), Rift Valley Railways (RVR,	1,193	0.85	186.00	0	0.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Kenya		Magadi Rail	Magadi Soda Company (Tata Chemicals company)	Magadi Rail	N/A	0.30 (sodium carbonate)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009		janes-2009					
Kenya		Rift Valley Railway	Kenya and Uganda governments	Rift Valley Railways (RVR)	9,500	1.98	1,553.00	487	380.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Tanzania		Tanzania Railway	government	Tanzania Railways Ltd (TRL)	5,900	1.21 (0.43)	1,107.00	605 (392)	421.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	ddp-0005	ddp-2005 (janes- 2008)	ddp-2005	ddp-2005 (janes- 2008)	ddp-2005		
Tanzania		Tanzania- Zambia Railway	TAZARA	Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA)	3,346 (Tanzania + Zambia)	0.63 (Tanzania + Zambia)	937.00 (Tanzania + Zambia)	1,100.00 (Tanzania + Zambia)	241.00 (Tanzania + Zambia)	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Zambia		Zambia Railway	government	Railway Systems of Zambia Ltd	1,000	1.13 (0.89)	433.00	193 (378)	69.00	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	ddp-2005	ddp-2005 (janes- 2005)	ddp-2005	ddp-2005 (janes- 2005)	ddp-2005		
Zambia	see TAZARA in Tanzania	Tanzania- Zambia Railway	TAZARA	Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA)	3,346 (Tanzania + Zambia)	0.63 (Tanzania + Zambia)	937.00 (Tanzania + Zambia)	1,100 (Tanzania + Zambia)	241.00 (Tanzania + Zambia)	N/A	N/A
(source)			janes-2008	janes-2008	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Zambia		Njanji Railway	Zambia Development Agency	Njanji Railways (=Njanji Commuter Services)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2005	janes-2005							
Malawi		Central East African Railway	government	Central East African Railways Company (CEAR)	496	0.24 (0.40)	39.00	452	20.00	2.40	0.30
(source)			janes-2009	janes-2009	ddp-2004	ddp-2004 (janes- 2007)	ddp-2004	ddp-2005	ddp-2005	pcd-2003	pcd-2003
Mozambique		Maputo Railway, CFM Sul (CFM South)	CFM (state corporation)	Mozambique Ports & Railways (CFM)	N/A	4.35	694.80	2,078	113.60	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009		janes-2008	janes-2008	janes-2008	janes-2008		

Country	Remarks	Rail name	Asset Holdings	Operating Agency	Staff (number)	Freight tons (000,000 ton/ year)	Freight ton-km (000,000 ton-km/ year)	Passengers (000 persons/year)	Passenger-km (000,000 persons-km)	Freight Revenue (US\$000,000)	Passenger Revenue (US\$000,000)
Mozambique		Nacara Railway, CFM Norte (CFM North)	CFM (state corporation)	Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN)	286	0.22 (0.29)	123.00	561	80.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	ddp-2005	ddp-2005 (janes-	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Mozambique		Beira Railway, CFM Centro (CFM Centre)	CCFB(51%), RITE(26%), Ircon(25%), infrastructure=CFM (government)	Beira Railway Company (CCFB)	623	0.62 (0.54)	172.00	229	3.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	ddp-2005	ddp-2005 (usa-	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Zimbabwe	NRZ continues to be adversely affected by fuel shortages. A lack of foreign exchange has also had an impact on the procurement of spares for traction and rolling stock and for infrastructure fittings such as	National Railways of Zimbabwe	government	National Railways of Zimbabwe (NRZ)	N/A	3.90	1,217.00	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)	janes-2010		janes-2010	janes-2010		janes-2008	janes-2008				
Zimbabwe		Beitbridge-Bulawayo Railway	NLP(85%), National Railways of Zimbabwe (NRZ)(15%)	Beitbridge-Bulawayo Railway (Private) Ltd (BBR)	N/A	1.50	225.00	0	0.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009		janes-2009	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Madagascar		Fianarantsoa-Côte Est	state	Fianarantsoa-Côte Est Railway (FCE)	N/A	0.01	1.00	107	7.00	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010		ddp-2002	ddp-2002	ddp-2002	ddp-2002		
Madagascar		Madarail	infrastructure-State rolling stock-Madarail	Madarail SA	510	0.24 (0.30)	84.00 (105.14)	11	1.00	12.10	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	pcd-2005	ddp-2005 (janes-	ddp-2005 (pcd-2005)	ddp-2005	ddp-2005	janes-2010	
South Africa		Transnet	Transnet Freight Rail (state-owned company)	Transnet Freight Rail (formerly Spoornet)	33,467 (25,000)	182.20 (177.10)	109.72 (109.53)	3,100	991.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	ddp-2005 (janes-2009)	ddp-2005 (janes-2008/09)	ddp-2005 (janes-2008/09)	ddp-2005	ddp-2005		
South Africa		Kei Rail	ECDORT(Eastern Cape Department of Roads and Transport)	Kei Rail	N/A	N/A	N/A	120	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009				janes-2009			
South Africa		Gautrain Rapid Rail Link	Gauteng Provincial Government, Bombela concession	Gautrain Rapid Rail Link	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2009								

Country	Remarks	Rail name	Asset Holdings	Operating Agency	Staff (number)	Freight tons (000,000 ton/ year)	Freight ton- km (000,000 ton-km/ year)	Passengers (000 persons/yea r)	Passenger- km (000,000 persons- km)	Freight Revenue (US\$000, 000)	Passenge r Revenue (US\$000,0 00)
South Africa		Metrorail (commuter in 5 metropolitan regions) and Shosholoza	PRASA (government)	Passenger Rail Agency of South Africa (PRASA) (formerly SARCC)							
(source)			janes-2009	janes-2009							
South Africa	(passenger service)	Metrorail	PRASA, Transnet Freight Rail	Metrorail	N/A	N/A	N/A	529,700	13,500.00	N/A	1,059.66 Rm (fare revenue)
(source)			janes-2009	janes-2009				janes-2006/07	janes-2006/07		Metrorail Yearbook
South Africa		Port Shepstone & Alfred County	Port Shepstone & Alfred County Railway Co Ltd	Port Shepstone & Alfred County Railway Co Ltd	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009							
Swaziland		Swaziland Railway	government	Swaziland Railway (SR)	315	4.00 (4.00)	680.00 (730.00)	0	0.00	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	ddp-2005	ddp-2005 (janes-2005)	ddp-2005 (janes-2009)	ddp-2005	ddp-2005		
Botswana		Botswana Railway	government	Botswana Railways (BR)	1,004	1.85 (1.76)	631.00	396 (391)	94.00	138,280,000 BWP	9,985,000 BWP
(source)			janes-2010	janes-2010	ddp-2005	ddp-2005 (janes-2005)	ddp-2005	ddp-2005 (janes-2005)	ddp-2005	BR-2006	BR-2006
Namibia		TransNamib	government	TransNamib Holdings Ltd	2,154	1.96	1,247.00	112	50.00	N/A	N/A
(source)			janes-2008	janes-2008	ddp-2001	ddp-2004	ddp-2004	ddp-2004	ddp-2004		
Angola		Namibe Railway (Moçamedes Railway)	government (amalgamated in national system)	Moçamedes Railway (CFM)	967	3.22	472.00	975	89.00	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Angola	Reconstruction of the entire main line was completed in	Luanda Railway	government (amalgamated in national system)	Luanda Railways (CFL)	N/A	N/A	60.00	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)	janes-2008		janes-2010	janes-2010			ddp-2005				
Angola	the connection from Lobito to Dilolo, where it connected with SNCC, was effectively severed by 27 years of civil	Benguela Railway	Benguela Railway (CFB)	Benguela Railway (CFB)	1,650	0.31	0.51	1,800	69.90	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	janes-2006	janes-2006	janes-2006	janes-2006	janes-2006		
Angola		Amboim Railway	government (amalgamated in national system)	Amboim Railway	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010							
Democratic Republic of Congo		Matadi-Kinshasa Railway	SNCC	National Office of Transport & Communications (ONATRA)	N/A	0.50	158.00	600 (1,000)	N/A	N/A	N/A
(source)		w rt-2002	janes-2010	janes-2010		janes-1991	janes-1991	janes-2008 (janes-1991)			

Country	Remarks	Rail name	Asset Holdings	Operating Agency	Staff (number)	Freight tons (000,000 ton/ year)	Freight ton- km (000,000 ton-km/ year)	Passengers (000 persons/yea r)	Passenger- km (000,000 persons- km)	Freight Revenue (US\$000, 000)	Passenge r Revenue (US\$000,0 00)
Democratic Republic of Congo		Congo National Railway (National Company of the Railroads)	state-owned organization	Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC)(formerly SNCZ)	(12,500 (13,619)	1.16 (1.40)	444.00	359 (350)	70.00	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	janes-2009 (ddp-2005)	ddp-2005 (janes-	ddp-2005	ddp-2005 (janes-	ddp-2005		
Congo-Brazzaville		Congo Ocean Railway	government (ministry of transport and aviation)	Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO)	1,950	0.70 (0.61)	264.00	628 (727)	167.00	N/A	N/A
(source)		w rt-2002	janes-2010	janes-2010	ddp-2005	ddp-2005 (janes-	ddp-2005	ddp-2005 (janes-	ddp-2005		
Congo-Brazzaville		Comilog Railway	government (ministry of transport and aviation)	Comilog Railway (public service is provided by CFCO)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009							
Gabon		Transgabon Railway	Setrag, Eramet mining group	Transgabon Railway (=Setrag)(formerly Gabon State)	1,291	3.92 (4.35)	2,208.00	218	87.00	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	janes-2008	ddp-2005 (janes-	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Cameroon		Cameroon Railway	SCCF-france(77.4%), Cameroon holding-local(5.3%),	Cameroon Railways (Camrail)	2,367 (2,200)	1.75 (1.84) (1.82)	1.12 (1.11) (1.10)	1,053 (1,003) (1,052)	308.00 (297.00) (325.00)	72.80 (US\$)	10.20 (US\$)
(source)			janes-2010	janes-2010	ddp-2005 (pcd-2005)	ddp-2005 (janes- 2004)	ddp-2005 (janes-2004) (pcd-2005)	ddp-2005 (janes- 2004)	ddp-2005 (janes- 2004)	pcd-2005	pcd-2005
Nigeria	The poor state of the infrastructure and rolling stock has led to very low traffic volumes	Nigerian Railway	NRC	Nigerian Railways Corporation (NRC)	6,748 (6,427)	0.09	77.00	2,399	73.00	N/A	N/A
(source)	janes-2009		janes-2009	janes-2009	ddp-2005 (janes-2007)	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		
Benin	From Parakou freight traffic is transported by road to the Niger capital of Niamey, a requirement that has not favored the railway. OCBN faces strong competition from road haulers which offer shipment between Niger and the coast without the need for	OCBN (Benin-Niger Railway)	OCBN (Benin and Togo government)	Organisation Commune Benin-Niger des Chemins de Fer et des Transports (OCBN)	1,040	0.05	24.00	118	18.00	N/A	N/A
(source)	janes-2009	w rt-2002	janes-2009	janes-2009	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005		

Country	Remarks	Rail name	Asset Holdings	Operating Agency	Staff (number)	Freight tons (000,000 ton/ year)	Freight ton-km (000,000 ton-km/ year)	Passengers (000 persons/year)	Passenger-km (000,000 persons-km)	Freight Revenue (US\$000,000)	Passenger Revenue (US\$000,000)
Togo		Phosphate Company of Togo	SNPT	Société nouvelle des phosphates du Togo (SNPT) (formerly CTMB)	N/A	0.84	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009		janes-2008					
Togo		Togo Rail	West African Cement SA (M&C)	Togo Rail SA (formerly SNCT)	212	0.17	20.00	0	0.00	N/A	0
(source)			janes-2009	janes-2009	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009	janes-2009		janes-
Ghana		Ghana Railway	government	Ghana Railway Company Ltd	2,370 (3,425)	0.31 (1.83)	224.00	956 (2,134)	15.00 (64.00)	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010	GRC-2008 (ddp-2005)	GRC-2008 (ddp-2005)	ddp-2005	GRC-2008 (ddp-2005)	GRC-2008 (ddp-2005)		
Ghana (source: survey results 2010.06.07)		Ghana Railway	Ghana Railway Development Authority	Ghana Railway Company Limited	2,323	0.15	25.58	1,120	20.00	1.47	0.45
(source)						2009	2009	2009	2009	2009	2009
Burkina Faso		Sitarail	state owned companies; (SOPAFER-B (Burkina Faso) and SIFF (Cote d'Ivoire))	Sitarail	1,393 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	0.83 (0.75) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	670.00 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	500 (178) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	25.00 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	2,724.80 (in local currency) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	131.20 (in local currency) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)
(source)			janes-2010	janes-2010	ddp-2005	sitarail-2008 (ddp-2005)	ddp-2005	janes-2008 (pcd-2004)	pcd-2005	pcd-2005	pcd-2005
Cote d'Ivoire	see "Sitarail" in Burkina Faso	Sitarail	state owned companies; (SOPAFER-B (Burkina Faso) and SIFF (Cote d'Ivoire))	Société Ivoirienne de gestion du Patrimoine Ferroviaire (SIFF)	1,393 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	0.83 (0.75) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	670.00 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	178 (500) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	25.00 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	2,724.80 (in local currency) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	131.20 (in local currency) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)
(source)			janes-2010		ddp-2005	sitarail-2008 (ddp-2005)	ddp-2005	pcd-2004 (janes-)	pcd-2005	pcd-2005	pcd-2005
Liberia	(not described in Jane's world railways)	(for iron ore transport)	Government and Bong Mining company	Bong Mining company	N/A	6.70	860.00	0	0.00	N/A	0.00
(source)				Bong Mining company HP		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002		w rt-2002
Liberia	(not described in Jane's world railways)	(for iron ore transport)	Government and Lamco Railroad	Lamco Railroad	N/A	6.50	N/A	0	0.00	N/A	0.00
(source)						w rt-2002		w rt-2002	w rt-2002		w rt-2002
Liberia	(not described in Jane's world railways)	(for iron ore transport)	government	National Iron Ore Company Ltd. (NIOC)	N/A	1.00	N/A	0	0.00	N/A	0.00
(source)						w rt-2002		w rt-2002	w rt-2002		w rt-2002
Guinea	The railway was out of service (pause) in 2008 and much of the	Guinea Railway	government	Office National du Chemin De fer de la Guinee (ONCFG)	N/A	15.05 (bauxite and others)	N/A	150	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2010	janes-2010		janes-2010		janes-2010			

Country	Remarks	Rail name	Asset Holdings	Operating Agency	Staff (number)	Freight tons (000,000 ton/ year)	Freight ton- km (000,000 ton-km/ year)	Passengers (000 persons/yea r)	Passenger- km (000,000 persons- km)	Freight Revenue (US\$000, 000)	Passenge r Revenue (US\$000,0 00)
Mali	- aging infrastructure and rolling stock - Principal commodities carried include cotton for export, inbound petroleum products, cement and containers. Around 40 trains per month are operated. Freight traffic has grown substantially since privatization but its further development has been hampered by poor track conditions, with	Transrail	Transrail SA (51%), Mali government(10%), Senegal government(10%), Private interests(20%), Employees(9%)	Transrail SA (formerly Chemins de Fer du Mali (RCFM))	760 (1,540) (Mali+Senegal)	0.38 (0.42) (Mali+Senegal)	240.00 (Mali+Senegal)	114 (Mali+Senegal)	113.00 (203.25) (Mali+Senegal)	N/A	N/A
(source)	janes-2008		janes-2008	janes-2008	janes-2007 (ddp-2005)	Ministry of Transport-2008	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005 (pcd-2006)		
Senegal	see "Transrail SA" in Mali	Transrail	Transrail SA (51%), Mali government(10%), Senegal government(10%),	Transrail SA (formerly Société Nationale des Chemins de Fer du Sénégal (SNCS))	760 (1,540) (Mali+Senegal)	0.38 (0.42) (Mali+Senegal)	240.00 (Mali+Senegal)	114 (Mali+Senegal)	113.00 (203.25) (Mali+Senegal)	N/A	N/A
(source)			janes-2008	janes-2008	janes-2007 (ddp-2005)	Ministry of Transport-2008	ddp-2005	ddp-2005	ddp-2005 (pcd-2006)		
Mauritania		Mauritanian Railway	government	Mauritanian National Railways	1,533	11.29	7,565.00	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)			janes-2009	janes-2009	w rt-2001	janes-2008	janes-2008				

サブサハラアフリカの主要鉄道の路線状況は下表のとおりである。

Country	Rail name	Total Route	Active Route	Route Electrified	Active Route Electrified	Single/Double	Gauge
		(km)	(km)	(km)	(km)		(mm)
Sudan	Sudan Railway	5,831 (main line(4,508km)+branch(1,323km))	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Eritrea	Eritrean Railway	306	N/A	0	0	single	950
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Ethiopia (Djibouti)	Ethio-Djibouti Railway	781 (100km in Djibouti)	N/A	0	0	single	1,000
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Uganda	Uganda Railway, Rift Valley Railway	1244 (inc.430km Rift Valley Railways)	large sections of the network falling out of service (pause).	0	0	single	1,000
(source)		janes-2009	janes-2009	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Kenya	Magadi Rail	146 (Magadi to Konza, freight only)	N/A	0	0	single	1,000
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Kenya	Rift Valley Railway	2,350 (430km in Uganda)	N/A	0	0	single	1,000
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Tanzania	Tanzania Railway	2,720	N/A	0	0	single	1,000
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Tanzania	Tanzania-Zambia Railway	969 (total 1,860km)	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Zambia	Zambia Railway	1,223	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Zambia	Tanzania-Zambia Railway	891 (total 1,860km)	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2008		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2008
Zambia	Njanji Railway	16 (Chilenje-George in Lusaka city)	0	0	0	N/A	1,067
(source)		janes-2005	Zambia Development Agency HP	w rt-2002	w rt-2002		janes-2005
Malawi	Central East African Railway	797	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Mozambique	Maputo Railway, CFM Sul (CFM South) and CFM Zambezia	2,931	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Mozambique	Nacara Railway, CFM Norte (CFM North)	872	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Mozambique	Beira Railway, CFM Centro (CFM Centre)	984	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Zimbabwe	National Railways of Zimbabwe	3,077	N/A	313 (Harare-Gweru section)	313	single	1,067
(source)		janes-2010		janes-2010	janes-2010	w rt-2002	janes-2009
Zimbabwe	Beitbridge-Bulawayo Railway	350 (inc. NRZ owned Heany Jct-Bulawayo section (32km))	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009

Country	Rail name	Total Route (km)	Active Route (km)	Route Electrified (km)	Active Route Electrified (km)	Single/ Double	Gauge (mm)
Madagascar	Fianarantsoa-Côte Est	163	N/A	0	0	single	1,000
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Madagascar	Madarail	691	N/A	0	0	single	1,000
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
South Africa	Transnet	20,070	N/A	8,271	N/A	2,495km (double)	1,065 610
(source)		janes-2009		janes-2009		w rt-2002	janes-2009
South Africa	Kei Rail	282 (Amabele-Mhatha section)	N/A	N/A	N/A	N/A	1,065
(source)		janes-2009					w rt-2002
South Africa	Gautrain Rapid Rail Link	80	N/A	80	N/A	N/A	1,435
(source)		janes-2009		janes-2009			janes-2009
South Africa	Metrorail (commuter in 5 metropolitan regions) and Shosholoza Meyl (long-distance and intercity)	see "Metrorail" in South Africa					
(source)							
South Africa	Metrorail	3,180 (Metrorail=2,228km, Transnet=rest)	N/A	Partially electrified	N/A	Partially double track	1,065
(source)		Metrorail HP		w rt-2002		w rt-2002	janes-2009
South Africa	Port Shepstone & Alfred County Railway	122	N/A	N/A	N/A	N/A	610
(source)		janes-2009					janes-2009
Swaziland	Swaziland Railway	301	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Botswana	Botswana Railway	888	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Namibia	TransNamib	2,629	N/A	0	0	single	1,065
(source)		janes-2008		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2008
Angola	Namibe Railway (Moçamedes Railway)	858	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Angola	Luanda Railway	479	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Angola	Benguela Railway	1,304	33 (Lobito-Benguela for freight)	0	0	single	1,067
(source)		janes-2010	janes-2010	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Angola	Amboim Railway	123	0 (suspended)	0	0	single	600
(source)		janes-2010	janes-2010	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010

Country	Rail name	Total Route	Active Route	Route Electrified	Active Route Electrified	Single/Double	Gauge
		(km)	(km)	(km)	(km)		(mm)
Democratic Republic of Congo	Matadi-Kinshasa Railway	366km, 37 stations	N/A	0	0	N/A	1,067
(source)	w rt-2002	janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2008
Democratic Republic of Congo	Congo National Railway (National Company of the Railroads of Congo)	3,641	large section of the network was believed to be out of service (pause).	858 (Lubumbashi-Kamina section and	N/A	N/A	1,067 1,000
(source)		janes-2010	janes-2010	janes-2010		w rt-2002	janes-2007
Congo-Brazzaville	Congo Ocean Railway	886 (Pointe-Noire to Brazzaville section)	N/A	0	0	single	1,067
(source)	w rt-2002	janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2005
Congo-Brazzaville	Cornilog Railway	285 (Mone-Belo to Mbinda section)	N/A	0	0	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Gabon	Transgabon Railway	649	N/A	0	0	single	1,435
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Cameroon	Cameroon Railway	987	N/A	0	0	single	1,000
(source)		janes-2010		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2007
Nigeria	Nigerian Railway	3,505(+293 under construction)	N/A	N/A	N/A	single	1,067
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2005
Benin	OCBN (Benin-Niger Railway)	438	298	0	0	single	1,000
(source)	w rt-2002	janes-2009	janes-2009	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Togo	Phosphate Company of Togo	36	36 (well maintained)	0	0	single	1,000
(source)		janes-2009	janes-2009	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Togo	Togo Rail	532	276 (Lome-Blitta section)	0	0	single	1,000
(source)		janes-2009	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009
Ghana	Ghana Railway	929.4	300.9	0	0	single, double (Takoradi-Manso)	1,067
(source)		site survey-2010	site survey-2010	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Ghana (source: survey results 2010.06.07)	Ghana Railway	943	296.1	NIL	NIL		1,067
(source)							

Country	Rail name	Total Route	Active Route	Route Electrified	Active Route Electrified	Single/Double	Gauge
		(km)	(km)	(km)	(km)		(mm)
Burkina Faso	Sitarail	1,248 (Burkina Faso:660km, Cote d'Ivoire:588km)	1,145 (103km of Ouagadougou-Kaya section in Burkina Faso is out of service)	0 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	0 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	single	1,000
(source)		w rt-2002	site survey-2010	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Cote d'Ivoire	Sitarail	1,248 (Burkina Faso:660km, Cote d'Ivoire:588km)	1,145 (103km of Ouagadougou-Kaya section in Burkina Faso is out of service)	0 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	0 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	single	1,000
(source)		w rt-2002	site survey-2010	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Liberia	(for iron ore transport)	78	N/A	N/A	N/A	N/A	1,435
(source)		w rt-2002		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002
Liberia	(for iron ore transport)	267	0 (out of service (pause))	N/A	N/A	N/A	1,435
(source)		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002
Liberia	(for iron ore transport)	145	N/A	N/A	N/A	N/A	1,067
(source)		w rt-2002		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002
Guinea	Guinea Railway	662	mostly out of service (pause)	0	0	single	1,000
(source)		janes-2010	janes-2010	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2010
Mali	Transrail	650	593 (Out of service (pause); Bamako-Koulikoro (57km))	0	0	single	1,000
(source)		janes-2008	janes-2008	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2008
Senegal	Transrail	906	688 (Out of service (pause); Thies-Saint Louis (192km), Guinguineo-Lydiance (26km))	0	0	single, double (Dakar-Thies section: 70km)	1,000
(source)		janes-2008	site survey-2010	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2008
Mauritania	Mauritanian Railway	728	N/A	0	0	single	1,435
(source)		janes-2009		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009

サブサハラアフリカの主要鉄道の車両保有状況は下表のとおりである。

Country	Rail name	Total Freight Wagons	Active Freight Wagons (average)	Total Locomotives	Active Locomotives (average)	Total MU Passenger Fleet	Active MU Passenger Fleet (average)	Passenger Coaches	Active Passenger Coaches (average)
		(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)
Sudan	Sudan Railway	6,237 (general+oil tank wagon)	3,266 (general+oil tank wagon)	157 (diesel+shunting)	75 (diesel+shunting)	N/A	N/A	167	131
(source)		janes-2008	janes-2008	janes-2008	janes-2008 (diesel+shunting)			janes-2008	janes-2008
Eritrea	Eritrean Railway	N/A	N/A	N/A	7 (diesel-hydraulic+shunter+steam)	N/A	N/A	N/A	4 (railcar+road-rail vehicle)
(source)					janes-2009				janes-2009
Ethiopia (Djibouti)	Ethio-Djibouti Railway	493	N/A	17	N/A	N/A	N/A	27	N/A
(source)		ddp-2002		ddp-2003				ddp-2003	
Uganda	Uganda Railway, Rift Valley Railway	1,289	N/A	30 (20)	N/A	N/A	N/A	21	N/A
(source)		ddp-2005		janes-2007 (ddp-2005)				ddp-2005	
Kenya	Magadi Rail	286 (fleet+tank+hopper)	N/A	8	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)		janes-2007		janes-2007					
Kenya	Rift Valley Railway	7,140	N/A	81	N/A	N/A	N/A	328	N/A
(source)		ddp-2005		ddp-2005				ddp-2005	
Tanzania	Tanzania Railway	1,280 (1,898)	N/A	90 (60)	many of them unserviceable	N/A	N/A	110 (129)	N/A
(source)		janes-2007 (ddp-2005)		janes-2007 (ddp-2005)	janes-2007			janes-2007 (ddp-2005)	
Tanzania	Tanzania-Zambia Railway	1702 (Tanzania + Zambia)	300	89 (Tanzania + Zambia)	12	N/A	N/A	87 (Tanzania + Zambia)	N/A
(source)		ddp-2005	janes-2008	ddp-2005	janes-2008			ddp-2005	
Zambia	Zambia Railway	4,000 (1,150)	N/A	48 (20)	26	N/A	N/A	21	N/A
(source)		janes-2009 (ddp-2005)		janes-2009 (ddp-2005)	janes-2009			ddp-2005	
Zambia	Tanzania-Zambia Railway	1702 (Tanzania + Zambia)	N/A	89 (Tanzania + Zambia)	N/A	N/A	N/A	87 (Tanzania + Zambia)	N/A
(source)		ddp-2005		ddp-2005				ddp-2005	
Zambia	Njanji Railway	N/A	N/A	2	N/A	N/A	N/A	10	N/A
(source)				janes-2005				janes-2009	
Malawi	Central East African Railway	424 (403)	N/A	24 (19)	N/A	N/A	N/A	17	N/A
(source)		janes-2007 (CEAR HP 2008)		janes-2007 (CEAR HP 2008)				ddp-2005	
Mozambique	Maputo Railway, CFM Sul (CFM South) and CFM	1,300	N/A	19	N/A	3	N/A	9	N/A
(source)		janes-2009		janes-2009		janes-2009		janes-2009	

Country	Rail name	Total Freight Wagons	Active Freight Wagons (average)	Total Locomotives	Active Locomotives (average)	Total MJ Passenger Fleet	Active MJ Passenger Fleet (average)	Passenger Coaches	Active Passenger Coaches (average)
		(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)
Mozambique	Nacara Railway, CFM Norte (CFM North)	194 (473)	N/A	6 (8)	N/A	N/A	N/A	24	N/A
(source)		janes-2008 (ddp-2005)		janes-2008 (ddp-2005)				ddp-2005	
Mozambique	Beira Railway, CFM Centre (CFM Centre)	400 (361)	N/A	15 (13)	N/A	N/A	N/A	4	N/A
(source)		janes-2009 (ddp-2005)		janes-2009 (ddp-2005)				ddp-2005	
Zimbabwe	National Railways of Zimbabwe	9,932	N/A	193	N/A	N/A	N/A	300	N/A
(source)		janes-2008		janes-2008				janes-2008	
Zimbabwe	Beitbridge-Bulawayo Railway	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)									
Madagascar	Fianarantsoa-Côte Est Railway	100	N/A	5	N/A	N/A	N/A	12	N/A
(source)		janes-2006		janes-2006				janes-2006	
Madagascar	Madarail	250 (187)	N/A	12	N/A	N/A	N/A	10	N/A
(source)		janes-2008 (ddp-2005)		ddp-2005				janes-2008	
South Africa	Transnet	123,750	N/A	2,633	N/A	N/A	N/A	1,851	N/A
(source)		janes-2007		janes-2007				janes-2007	
South Africa	Kei Rail	N/A	N/A	N/A	N/A	2	N/A	22	N/A
(source)						janes-2009		janes-2009	
South Africa	Gautrain Rapid Rail Link	N/A	N/A	N/A	N/A	24	N/A	96	N/A
(source)						janes-2009		janes-2009	
South Africa	Metrorail (commuter in 5 metropolitan regions) and								
(source)									
South Africa	Metrorail	N/A	N/A	N/A	N/A	270	N/A	N/A	N/A
(source)						Metrorail HP			
South Africa	Port Shepstone & Alfred County Railway	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)									

Country	Rail name	Total Freight Wagons	Active Freight Wagons (average)	Total Locomotives	Active Locomotives (average)	Total MJ Passenger Fleet	Active MJ Passenger Fleet (average)	Passenger Coaches	Active Passenger Coaches (average)
		(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)
Swaziland	Swaziland Railway	420	N/A	5	N/A	N/A	N/A	3	N/A
(source)		janes-2009		ddp-2005				janes-2009	
Botswana	Botswana Railway	1,000 (850)	N/A	38 (23)	N/A	N/A	N/A	46(52)	N/A
(source)		janes-2010 (ddp-2003)		janes-2010 (ddp-2003)				janes-2010 (ddp-2003)	
Namibia	TransNamib	1,549	N/A	51	N/A	N/A	N/A	130 (22)	N/A
(source)		ddp-2005		ddp-2005				janes-2008 (ddp-1998)	
Angola	Namibe Railway (Moçamedes Railway)	497	N/A	19	N/A	N/A	N/A	22	N/A
(source)		ddp-2005		ddp-2005				ddp-2005	
Angola	Luanda Railway	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)									
Angola	Benguela Railway	650	N/A	10	N/A	N/A	N/A	56	N/A
(source)		janes-2010		janes-2010				janes-2010	
Angola	Amboim Railway	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)									
Democratic Republic of Congo	Matadi-Kinshasa Railway	166	N/A	24	N/A	N/A	N/A	N/A	13
(source)	w rt-2002	janes-2009		janes-2010					janes-2009
Democratic Republic of Congo	Congo National Railway (National Company of the Railroads of	1,400 (4,692)	1,567	136(124)	N/A	N/A	N/A	255 (285)	65
(source)		ddp-2005 (janes-2004)	janes-2004	ddp-2005 (janes-2004)				ddp-2005 (janes-	janes-2004
Congo-Brazzaville	Congo Ocean Railway	1,045 (879)	N/A	30 (16)	N/A	N/A	N/A	23 (52)	N/A
(source)	w rt-2002	janes-2008 (ddp-2005)		janes-2008 (ddp-2005)				janes-2008 (ddp-2005)	
Congo-Brazzaville	Comilog Railway	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)									
Gabon	Transgabon Railway	500 (816)	N/A	25 (21)	N/A	N/A	N/A	40 (46)	N/A
(source)		janes-2010 (ddp-2005)		janes-2010 (ddp-2005)				janes-2010 (ddp-2005)	

Country	Rail name	Total Freight Wagons	Active Freight Wagons (average)	Total Locomotives	Active Locomotives (average)	Total MJ Passenger Fleet	Active MJ Passenger Fleet (average)	Passenger Coaches	Active Passenger Coaches (average)
		(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)
Cameroon	Cameroon Railway	1,213 (1,289) (1,130)	N/A	54 (38) (30)	N/A	N/A	N/A	70 (65) (60)	N/A
(source)		janes-2009 (ddp-2005)		janes-2009 (ddp-2005)				janes-2009 (ddp-2005)	
Nigeria	Nigerian Railway	1,299 (4,000)	(mostly unserviceable)	20 (200)	N/A	N/A	N/A	236 (287)	(mostly unserviceable)
(source)		ddp-2005 (janes-2009)	janes-2009	ddp-2005 (janes-2009)				ddp-2005 (janes-2009)	janes-2009
Benin	OCBN (Benin-Niger Railway)	326	N/A	14	N/A	N/A	N/A	20	N/A
(source)	wrt-2002	ddp-2005		ddp-2005				ddp-2005	
Togo	Phosphate Company of Togo	150	N/A	6	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)		janes-2009		janes-2009					
Togo	Togo Rail	200	N/A	14	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
(source)		janes-2009		janes-2009					
Ghana	Ghana Railway	431 (745)	183	39 (40)	10	N/A	N/A	154	21
(source)		site survey-2010 (janes-2008)	site survey-2010	janes-2008 (ddp-2005)	site survey-2010			site survey-2010	site survey-2010
Ghana (source: survey results 2010.06.07)	Ghana Railway	377	422	39	87	NIL	NIL	154	21
(source)					(%)				
Burkina Faso	Sitarail	949 (500) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	874 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	30 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	20 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	N/A	N/A	27 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	N/A
(source)		site survey-2010 (janes-2009)	site survey-2010	site survey-2010	site survey-2010			pcd-2005	
Cote d'Ivoire	Sitarail	949 (500) (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	874 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	30 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	20 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	N/A	N/A	27 (Burkina Faso+Cote d'Ivoire)	N/A
(source)		site survey-2010 (janes-2009)	site survey-2010	site survey-2010	site survey-2010			pcd-2005	

Country	Rail name	Total Freight Wagons	Active Freight Wagons (average)	Total Locomotives	Active Locomotives (average)	Total MJ Passenger Fleet	Active MJ Passenger Fleet (average)	Passenger Coaches	Active Passenger Coaches (average)
		(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)	(number)	(number or %)
Liberia	(for iron ore transport)	222	N/A	10	N/A	0	0	0	0
(source)	w rt-2002	w rt-2002		w rt-2002		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002
Liberia	(for iron ore transport)	545	N/A	24	N/A	0	0	0	0
(source)	w rt-2002	w rt-2002		w rt-2002		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002
Liberia	(for iron ore transport)	281	N/A	12	N/A	0	0	0	0
(source)	w rt-2002	w rt-2002		w rt-2002		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002
Guinea	Guinea Railway	499	N/A	17	N/A	N/A	N/A	3	N/A
(source)	w rt-2002	janes-2010		janes-2010				janes-2010	
Mali	Transrail	700 (Mali+Senegal)	360 (Mali+Senegal)	20 (Mali+Senegal)	10 (Mali+Senegal)	N/A	N/A	28 (151) (Mali+Senegal)	N/A
(source)		site survey-2010	site survey-2010	site survey-2010	site survey-2010			janes-2007 (pcd-2006)	
Senegal	Transrail	700 (Mali+Senegal)	360 (Mali+Senegal)	20 (Mali+Senegal)	10 (Mali+Senegal)	N/A	N/A	28 (151) (Mali+Senegal)	N/A
(source)		site survey-2010	site survey-2010	site survey-2010	site survey-2010			janes-2007 (pcd-2006)	
Mauritania	Mauritanian Railway	1,403	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	14	N/A
(source)		janes-2008						janes-2008	

主要鉄道回廊の運営機関は下表のとおりである。

回廊名	区間	国	鉄道名	資産保有機関	運営機関
Niger Development Corridor	Dakar(port) - Thies	Senegal	Transrail	Transrail SA(51%), Mali government(10%), Senegal government(10%), Private interests(20%), Employees(9%)	Trans Rail SA
	Thies - Kidira			janes-2008	janes-2008
	Kidira - Bamako(air)	Mali	Transrail	Transrail SA(51%), Mali government(10%), Senegal government(10%), Private interests(20%), Employees(9%)	Trans Rail SA
				janes-2008	janes-2008
Senegal Mauritania Corridor	Dakar(port) - Thies	Senegal	Transrail	Transrail SA(51%), Mali government(10%), Senegal government(10%), Private interests(20%), Employees(9%)	Trans Rail SA
	Thies - Saint Louis			janes-2008	janes-2008
Lagos Abidjan Corridor	Lome - Anecho	Togo	Togo Rail	West African Cement SA (Wacem)	Togo Rail SA (formerly SNCT)
				janes-2009	janes-2009
	Segbow a - Akrake	Benin	OCBN (Benin-Niger Railway)	OCBN (Benin and Togo government)	Organisation Commune Benin-Niger des Chemins de Fer et des Transports (OCBN)
				janes-2009	janes-2009
Lagos Mombasa Corridor	Bondo - Dulia - Buta	Congo Democratic Republic	Congo National Railway (National Company of the Railroads of Congo)	state-owned organization	Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC)(formerly SNCZ)
				janes-2007	janes-2007
	Kampala - Kasese	Uganda	Rift Valley Railway	Uganda Railways Corporation (URC)	Rift Valley Railways (RVR)
				janes-2009	janes-2009
	Kampara - Malaba	Uganda	Rift Valley Railway	Uganda Railways Corporation (URC) (=government)	Rift Valley Railways (RVR)
				janes-2009	janes-2009
Malange Corridor	Luanda(port) - Malanje(air)	Angola	Luanda Railway	government (amalgamated in national system)	Luanda Railways (CFL)
				janes-2010	janes-2010
Lobito-Beira Corridor	Lobito - Huambo	Angola	Benguela Railway	Benguela Railway (CFB)	Benguela Railway (CFB)
				janes-2010	janes-2010
	Huambo - Dilolo	Angola	Benguela Railway	Benguela Railway (CFB)	Benguela Railway (CFB)
				janes-2010	janes-2010
	Dilolo - Sakania	Congo Democratic Republic	Congo National Railway (National Company of the Railroads of Congo)	state-owned organization	Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC)(formerly SNCZ)
				janes-2010	janes-2010
	Ndola - Lusaka - Kafue	Zambia	Zambia Railway	government	Railway Systems of Zambia Ltd (RSZ)
				janes-2010	janes-2010
	Zawi - Harare - Mutare	Zimbabwe	National Railways of Zimbabwe	government	National Railways of Zimbabwe (NRZ)
				janes-2010	janes-2010
Mutare - Machipanda - Beira(port, air)	Mozambique	Beira Railway, CFM Centro (CFM Centre)	RITE(26%), Ircon(25%), CFM (government49%)	Beira Railway Company (CCFB)	
			janes-2009	janes-2009	

回廊名	区間	国	鉄道名	資産保有機関	運営機関
Trans-Caprivi Corridor	Walvis Bay - Grootfontein	Namibia	TransNamb	government	TransNamib Holdings Ltd
				janes-2008	janes-2008
Northern Corridor	Mombasa(port, air) - Nairobi - Malaba	Kenya	Rift Valley Railway	Kenya and Uganda governments	Rift Valley Railways (RVR)
				janes-2009	janes-2009
	Malaba - Kampala	Uganda	Rift Valley Railway	Uganda Railways Corporation (URC)	Rift Valley Railways (RVR)
				janes-2009	janes-2009
	Kampala - Kasese	Uganda	Rift Valley Railway	Uganda Railways Corporation (URC)	Rift Valley Railways (RVR)
				janes-2009	janes-2009
Cairo Gaborone Corridor (TAH: Trans African Highway)	Cairo(air) - Aswan(air)	Egypt	Egyptian National Railway	government	Egyptian National Railways (ENR)
		(out of Sub-Saharan)		janes-2009	janes-2009
	Wadi Halfa - Khartoum - Damazine	Sudan	Sudan Railway	Ministry of transport (fully state-owned)	Sudan Railways Corporation (SRC)
				janes-2009	janes-2009
	Addis Ababa(air) - Nazret	Ethiopia	Ethio-Djibouti Railway	government (equally)	Ethio-Djibouti Railway Company (CDE)
				janes-2009	janes-2009
	Nanyuki(air) - Nairobi(air)	Kenya	Rift Valley Railway	Kenya and Uganda governments	Rift Valley Railways (RVR)
				janes-2009	janes-2009
	Mbeya - Tunduma	Tanzania	TAZARA Railway (TanZam Railway)	Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA)	Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA)
	Tunduma - Kapiri Mposhi	Zambia			
Kapiri Mposhi - Lusaka - Livingstone		Zambia	Zambia Railway	government	Railway Systems of Zambia Ltd (RSZ)
				janes-2009	janes-2009
	Livingstone (Victoria Falls) - Bulawayo - Plumtree - Bakaranga	Zimbabwe	National Railways of Zimbabwe	government	National Railways of Zimbabwe (NRZ)
				janes-2010	janes-2010
Bakaranga - Francistown(air) - Gaborone		Botswana	Botswana Railway	government	Botswana Railways (BR)
				janes-2010	janes-2010
Central Corridor	Dar Es Salaan(port, air) - Dodoma - Tabora - Kigoma	Tanzania	Tanzania Railway (Central Line)	government	Tanzania Railway Corporation (TRC)
				janes-2009	janes-2009
	Tabora - Mwanza	Tanzania	Tanzania Railway (Branch Line)	government	Tanzania Railway Corporation (TRC)
			janes-2009	janes-2009	
Tazara Corridor	Dar es Salaan(port, air) - Tunduma	Tanzania	TAZARA Railway (TanZam Railway)	Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA)	Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA)
	Tunduma - Kapiri Mposhi	Zambia		janes-2008	janes-2008
Nacala Corridor	Nacala(port, air) - Cuamba	Mozambique	Nacala Railway, CFM Norte (CFM North)	Mozambique Ports & Railways (CFM) (state corporation)	Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN)
				janes-2009	janes-2009
	Cuamba - Entre-Vagos (Nsyuchi)	Mozambique	Nacala Railway, CFM Norte (CFM North)	Mozambique Ports & Railways (CFM) (state corporation)	Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN)
				janes-2009	janes-2009
	Entre-Vagos (Nsyuchi) - Nkaya - Lilongwe - Mchinji	Malawi	Central East African Railway	government	Central East African Railways Company (CEAR)
			janes-2009	janes-2009	

回廊名	区間	国	鉄道名	資産保有機関	運営機関	
South and North Corridor	Durban(port, air) - Ladysmith - Pretoria - Soekmekkar	South Africa	Transnet	Transnet Freight Rail (state-owned company) janes-2009	Transnet Freight Rail (formerly Spoornet) janes-2009	
	Soekmekkar - Beitbridge	South Africa	Transnet	Transnet Freight Rail (state-owned company) janes-2009	Transnet Freight Rail (formerly Spoornet) janes-2009	
	Beitbridge - Gweru	Zimbabwe	Beitbridge-Bulawayo Railway	NLP(85%), National Railways of Zimbabwe (NRZ, 15%) janes-2010	Beitbridge-Bulawayo Railway (Private) Ltd (BBR) janes-2010	
	Gweru - Harare	Zimbabwe	Beitbridge-Bulawayo Railway	NLP(85%), National Railways of Zimbabwe (NRZ, 15%) janes-2010	Beitbridge-Bulawayo Railway (Private) Ltd (BBR) janes-2010	
	Harare - Maryland	Zimbabwe	Beitbridge-Bulawayo Railway	NLP(85%), National Railways of Zimbabwe (NRZ, 15%) janes-2010	Beitbridge-Bulawayo Railway (Private) Ltd (BBR) janes-2010	
	Lusaka - Ndola	Zambia	Zambia Railway	government janes-2010	Railway Systems of Zambia Ltd (RSZ) janes-2010	
	Ndola - Sakania - Lubumbashi	Congo Democratic Republic	Congo National Railway (National Company of the Railroads of Congo)	state-owned organization janes-2010	Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC)(formerly SNCZ) janes-2010	
	Lubumbashi - Tenke	Congo Democratic Republic	Congo National Railway (National Company of the Railroads of Congo)	state-owned organization janes-2010	Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC)(formerly SNCZ) janes-2010	
	Pretoria - Johannesburg - Krugersdorp	South Africa	Transnet	Transnet Freight Rail (state-owned company) janes-2009	Transnet Freight Rail (formerly Spoornet) janes-2009	
	Krugersdorp - Mafikeng - Ramatlabama	South Africa	Transnet	Transnet Freight Rail (state-owned company) janes-2009	Transnet Freight Rail (formerly Spoornet) janes-2009	
	Ramatlabama - Lobatse - Francistown - Bakaranga	Botswana	Botswana Railway	government janes-2010	Botswana Railways (BR) janes-2010	
	Bakaranga - Plumtree - Bulawayo - Livingstone (Victoria Falls)	Zimbabwe	National Railways of Zimbabwe	government janes-2010	National Railways of Zimbabwe (NRZ) janes-2010	
	Livingstone (Victoria Falls) - Lusaka	Zambia	Zambia Railway	government janes-2009	Railway Systems of Zambia Ltd (RSZ) janes-2009	
	Nairobi-Addis Ababa Corridor/Mombasa-Nairobi-Addis Ababa Road corridor	Mombasa(port, air) - Nairobi(530km) - Nanyuki(air)	Kenya	Rift Valley Railway	government janes-2009	Rift Valley Railways (RVR) janes-2009
		Addis Ababa(air) - Nazret	Ethiopia	Ethio-Djibouti Railway	government (equally) janes-2009	Ethio-Djibouti Railway Company (CDE) janes-2009

主要鉄道回廊の路線概況は下表のとおりである。

回廊名	区間	国	現況								
			距離	路線数	運行状況	レール規格	最高速度	平均速度	Max gradient	Max axleload	
			(km)	単/複		(lb/ yard)	(km/h)	(km/h)	最大勾配 (%)	軸重 (ton)	軌間 (mm)
Niger Development Corridor	Dakar(port) - Thies	Senegal	70	double, non-electrified	Active	36kg/m, 26kg/m	70	14.5 (in w hole route)	N/A	15.0	1,000
	Thies - Kidira		573	single, non-electrified	Active	36kg/m, 26kg/m	40-60 (in Thies-Guineo section)	37.8 (in Thies-Guineo section)	N/A	15.0	1,000
	(source)		w rt-2002	w rt-2002		w rt-2002	w rt-2002, site survey-2010	site survey-2010		w rt-2002	w rt-2002
	Kidira - Bamako(air)	Mali	593	single, non-electrified	Active	30kg/m	60-70 (in Kayes-Bamako section)	14.5 (in w hole route)	N/A	N/A	1,000
	(source)		janes-2008	w rt-2002		site survey-2010	site survey-2010	site survey-2010			janes-2008
Senegal Mauritania Corridor	Dakar(port) - Thies	Senegal	70	double, non-electrified	Active	36kg/m, 25kg/m	70	N/A	N/A	15.0	1,000
	Thies - Saint Louis		192	single, non-electrified	Out of service (pause)	36kg/m, 25kg/m	70	N/A	N/A	15.0	1,000
	(source)		w rt-2002	w rt-2002	site survey-2010	w rt-2002	w rt-2002			w rt-2002	w rt-2002
Lagos Abidjan Corridor	Lome - Anecho	Togo	47	single, non-electrified	Out of service (abolition in 1987)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1,000
	(source)		w rt-2002	w rt-2002	w rt-2002						w rt-2002
	Segbow a - Akrake	Benin	N/A	single, non-electrified	Out of service (pause)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1,000
	(source)			w rt-2002	janes-2009						w rt-2002
Lagos Mombasa Corridor	Bondo - Dulia - Buta	Congo Democratic Republic	205	single, non-electrified	Out of service (pause)	9 to 33.4 kg/m	45km/h	N/A	15%	15 (or 20)	600
	(source)		(estimate)	w rt-2002	w iki-2006	janes-2007	janes-2007		janes-2007	janes-2007	w rt-2002
	Kampala - Kasese	Uganda	344	single, non-electrified	Out of service (pause)	50, 60, 80, 95lb FB	N/A	N/A	3.5%	18.0	1,000
	(source)		(estimate)	w rt-2002	w rt-2002						janes-2009
	Kampara - Malaba	Uganda	430	single, non-electrified	Active	50, 60, 80, 95lb FB	72km/h(passenger) 64km/h(freight)	N/A	3.5%	18.0	1,000
	(source)		janes-2008	w rt-2002		janes-2009	janes-2009		janes-2009	janes-2009	janes-2009
Malaba - Nairobi - Mombasa(port, air)	Kenya	1,082	single, non-electrified	Active	50, 60, 80, 95lb FB	72km/h(passenger) 64km/h(freight)	N/A	3.5%	18.0	1,000	
(source)		janes-2009	w rt-2002		janes-2009	janes-2009		janes-2009	janes-2009	janes-2009	

回廊名	区間	国	現況								
			距離	路線数	運行状況	レール規格	最高速度	平均速度	Max gradient	Max axleload	軌間
			(km)	単/複		(lb/ yard)	(km/h)	(km/h)	(%)	(ton)	(mm)
Malange Corridor	Luanda(port) - Malanje(air)	Angola	424	single, non- electrified	Active	N/A	N/A	N/A	N/A	15.0	1,067
	(source)		janes-2008	w rt-2002						w rt-2002	janes-2008
Lobito-Beira Corridor	Lobito - Huambo	Angola	423	single, non- electrified	Active	BS 60A, BS 80A, BS 90A 45 kg/m, CFB 60	N/A	N/A	2.15%	15.0	1,067
	(source)		janes-2008	w rt-2002		janes-2008			janes-2008	janes-2008	janes-2008
	Huambo - Dilolo	Angola	881	single, non- electrified	Out of service (pause)	BS 60A, BS 80A, BS 90A 45 kg/m, CFB 60	N/A	N/A	2.15%	15.0	1,067
	(source)		janes-2008	w rt-2002	janes-2008	janes-2008			janes-2008	janes-2008	janes-2008
	Dilolo - Sakania	Congo Democratic Republic	800	single, electrified (Dilolo-Lubumbashi: 552km), single, non-electrified (Lubumbashi- Sakania: 248km)	Active	29.3, 40 kg/m	52km/h(electrified section) 45km/h	N/A	1.5%	15.0	1,067
	(source)		(estimate)	w rt-2002			janes-2007		janes-2007	janes-2007	janes-2007
	Ndola - Lusaka - Kafue	Zambia	350	single, non- electrified	Active	45.13 kg/m	N/A	N/A	1.75%	15.3	1,067
	(source)		(estimate)	w rt-2002		janes-2009				janes-2009	janes-2009
	Zawi - Harare - Mutare	Zimbabwe	444	single, non- electrified	Active	N/A	N/A	N/A	1 in 80	18.6	1,067
	(source)		(estimate)	w rt-2002					janes-2010	janes-2010	janes-2010
Mutare - Machipanda - Beira(port, air)	Mozambique	314	single, non- electrified	Active	N/A	N/A	N/A	N/A	20.0	1,067	
(source)		janes-2009	w rt-2002						w rt-2004	janes-2009	
Trans-Caprivi Corridor	Walvis Bay - Grootfontein	Namibia	598	single, non- electrified	Active	HCOB 22kg/m, 30kg/m, 48kg/m, 57kg/m	60 km/h	N/A	N/A	16.5, 15, 11.5	1,065
	(source)		WBCG HP	w rt-2002	jica-2010	jane-2008	w rt-2002			jane-2008	jane-2008

回廊名	区間	国	現況								
			距離	路線数	運行状況	レール規格	最高速度	平均速度	Max gradient	Max axleload	
			(km)	単/複		(lb/ yard)	(km/h)	(km/h)	(%)	(ton)	(mm)
Northern Corridor	Mombasa(port, air) - Nairobi - Malaba	Kenya	1,082	single, non-electrified	Active	50, 60, 80, 95lb FB	64 km/h	N/A	3.5%	18.0	1,000
	(source)		janes-2009	w rt-2002		janes-2009	w rt-2002		janes-2009	janes-2009	janes-2009
	Malaba - Kampala	Uganda	838	single, non-electrified	Active	50, 60, 80, 95lb FB	N/A	N/A	3.5%	18.0	1,000
	(source)		janes-2009	w rt-2002		janes-2009			janes-2009	janes-2009	janes-2009
	Kampala - Kasese	Uganda	344	single, non-electrified	Out of service (pause)	50, 60, 80, 95lb FB	N/A	N/A	3.5%	18.0	1,000
	(source)		Ministry of Works and	w rt-2002	w rt-2002	janes-2009			janes-2009	janes-2009	janes-2009
Cairo Gaborone Corridor (TAH: Trans African Highway)	Cairo(air) - Aswan(air)	Egypt	879	double, electrified	Active	N/A	60-80 km/h	N/A	N/A	N/A	1,435
	(source)	(out of Sub-Saharan)	ENR HP	w rt-2002			w rt-2002				janes-2009
	Wadi Halfa - Khartoum - Damazine	Sudan	1,414	single, non-electrified	Active	50, 75, 90 lb/yd	60 km/h	N/A	N/A	16.5	1,067
	(source)		SRC HP	w rt-2002		HP	w rt-2002			w rt-2002	janes-2009
	Addis Ababa(air) - Nazret	Ethiopia	70	single, non-electrified	Active	20,25,30 kg/m	50 km/h	N/A	N/A	13.7	1,000
	(source)		(estimate)	w rt-2002						janes-2009	janes-2009
	Nanyuki(air) - Nairobi(air)	Kenya	200	single, non-electrified	Active	50, 60, 80, 95lb FB	64km/h	N/A	3.5%	18.0	1,000
	(source)		(estimate)	w rt-2002		janes-2009	janes-2009		janes-2009	janes-2009	janes-2009
	Mbeya - Tunduma	Tanzania	120	single, non-electrified	Active	45kg/m, 12.5m length	N/A	N/A	50 (1 in 50)	20.0	1,067
	Tunduma - Kapiri Mposhi	Zambia	883	single, non-electrified	Active	45kg/m, 12.5m length	N/A	N/A	50 (1 in 50)	20.0	1,067
	(source)		TAZARA Timetable	w rt-2002		janes-2008			janes-2008	janes-2008	janes-2008
	Kapiri Mposhi - Lusaka - Livingstone	Zambia	652	single, non-electrified	Active	45.13 kg/m	N/A	N/A	1.75%	15.3	1,067
	(source)		RSZ Timetable	w rt-2002		janes-2009			janes-2009	janes-2009	janes-2009
	Livingstone (Victoria Falls) - Bulawayo - Plumtree - Bakaranga	Zimbabwe	522	single, non-electrified	Active	N/A	N/A	N/A	1 in 80	18.6	1,067
(source)		(estimate)	w rt-2002					janes-2010	janes-2010	janes-2010	
Bakaranga - Francistown(air) -	Botswana	507	single, non-electrified	Active	50 kg/m (40 kg/m at	100 km/h	N/A	1.6%	17.2	1,067	
(source)		BR Timetable	w rt-2002		janes-2010	w rt-2002		janes-2010	janes-2010	janes-2010	

回廊名	区間	国	現況								
			距離	路線数	運行状況	レール規格	最高速度	平均速度	Max gradient	Max axleload	
			(km)	単/複		(lb/ yard)	(km/h)	(km/h)	(%)	(ton)	(mm)
Central Corridor	Dar Es Salaan(port, air) - Dodoma - Tabora - Kigoma	Tanzania	1,257	single, non-electrified	Active	55, 60, 80 lb/yard	N/A	N/A	2.5%	14.0	1,000
	(source)		jica-2010	w rt-2002		janes-2009			janes-2009	janes-2009	janes-2009
	Tabora - Mwanza	Tanzania	379	single, non-electrified	Active	55, 60, 80 lb/yard	N/A	N/A	2.5%	14.0	1,000
	(source)		janes-2009	w rt-2002		janes-2009			janes-2009	janes-2009	janes-2009
Tazara Corridor	Dar es Salaan(port, air) - Tunduma	Tanzania	969	single, non-electrified	Active	45kg/m, 12.5m length	N/A	N/A	50 (1 in 50)	20.0	1,067
	Tunduma - Kapiri Mposhi	Zambia	891	single, non-electrified	Active	45kg/m, 12.5m length	N/A	N/A	50 (1 in 50)	20.0	1,067
	(source)		janes-2008	w rt-2002		janes-2008			janes-2008	janes-2008	janes-2008
Nacala Corridor	Nacala(port, air) - Cuamba	Mozambique	533	single, non-electrified	Active	40 kg/m	N/A	N/A	2.7%	20.0	1,067
	(source)		jica-2010	w rt-2002		jica-2010			janes-2009	janes-2009	janes-2009
	Cuamba - Entre-Vagos (Nsyuchi)	Mozambique	78	single, non-electrified	Active	30 kg/m	N/A	N/A	2.7%	20.0	1,067
	(source)		jica-2010	w rt-2002		jica-2010			janes-2009	janes-2009	janes-2009
	Entre-Vagos (Nsyuchi) - Nkaya - Lilongwe - Mchinji	Malawi	487	single, non-electrified	Active	40 kg/m	N/A	N/A	2.27%	15.0	1,067
(source)		jica-2010	w rt-2002		jica-2010			janes-2009	janes-2009	janes-2009	
South and North Corridor	Durban(port, air) - Ladysmith - Pretoria - Soekmekkar	South Africa	1,133	single, electrified	Active	60, 57, 48, 40, 30, 22kg/m	N/A	N/A	N/A	11.5	1,065
	(source)		Transnet HP	w rt-2002		janes-2009				w rt-2002	janes-2009
	Soekmekkar - Beitbridge	South Africa	215	single, non-electrified	Active	N/A	N/A	N/A	N/A	11.5	1,065
	(source)		Transnet HP	w rt-2002						w rt-2002	janes-2009
	Beitbridge - Gweru	Zimbabwe	416	single, non-electrified	Active	N/A	N/A	N/A	N/A	18.6	1,067
	(source)		Transnet HP	w rt-2002						janes-2010	janes-2010
Gweru - Harare	Zimbabwe	302	single, electrified	Active	54, 45, 40, 30	N/A	N/A	N/A	18.6	1,067	
(source)		Transnet HP	w rt-2002		janes-2010				janes-2010	janes-2010	

回廊名	区間	国	現況								
			距離	路線数	運行状況	レール規格	最高速度	平均速度	Max gradient	Max axleload	
			(km)	単/複		(lb/ yard)	(km/h)	(km/h)	(%)	(ton)	軌間 (mm)
South and North Corridor	Harare - Maryland	Zimbabwe	82	single, non-electrified	Active	54, 45, 40, 30	N/A	N/A	N/A	18.6	1,067
	(source)		Transnet HP	w rt-2002		janes-2010				janes-2010	janes-2010
	Lusaka - Ndola	Zambia	308	single, non-electrified	Active	45.13 kg/m	N/A	N/A	1.75%	15.3	1,067
	(source)		(estimate)	w rt-2002		janes-2009				janes-2009	janes-2009
	Ndola - Sakania - Lubumbashi	Congo Democratic Republic	248	single, non-electrified	Active	29.3, 40 kg/m	52km/h(electrified section) 45km/h	N/A	1.5%	15.0	1,067
	(source)		w rt-2002	w rt-2002			janes-2007		janes-2007	janes-2007	janes-2007
	Lubumbashi - Tenke	Congo Democratic Republic	181	single, electrified	Active	29.3, 40 kg/m	52km/h(electrified section) 45km/h	N/A	1.5%	15.0	1,067
	(source)		(estimate)	w rt-2002			janes-2007		janes-2007	janes-2007	janes-2007
	Pretoria - Johannesburg - Krugersdorp	South Africa	102	single, electrified	Active	60, 57, 48, 40, 30, 22kg/m	N/A	N/A	N/A	11.5	1,065
	(source)		Transnet HP	w rt-2002		janes-2009				w rt-2002	janes-2009
	Krugersdorp - Mafikeng - Ramatlabama	South Africa	272	single, non-electrified	Active	60, 57, 48, 40, 30, 22kg/m	N/A	N/A	N/A	11.5	1,065
	(source)		Transnet HP	w rt-2002		janes-2009				w rt-2002	janes-2009
	Ramatlabama - Lobatse - Francistown - Bakaranga	Botswana	640	single, non-electrified	Active	50 kg/m (40 kg/m at blanch line)	100 km/h	N/A	1.6%	17.2	1,067
	(source)		BR HP	w rt-2002		janes-2010	w rt-2002		janes-2010	janes-2010	janes-2010
Bakaranga - Plumtree - Bulawayo - Livingstone (Victoria Falls)	Zimbabwe	522	single, non-electrified	Active	N/A	N/A	N/A	1 in 80	18.6	1,067	
(source)		(estimate)	w rt-2002					janes-2010	janes-2010	janes-2010	
Livingstone (Victoria Falls) - Lusaka	Zambia	467	single, non-electrified	Active	45.13 kg/m	N/A	N/A	1.75%	15.3	1,067	
(source)		(estimate)	w rt-2002		janes-2009			janes-2009	janes-2009	janes-2009	
Nairobi-Addis Ababa Corridor/Mombasa-Nairobi-Addis Ababa Road corridor	Mombasa(port, air) - Nairobi(530km) - Nanyuki(air)	Kenya	725	single, non-electrified	Active	50, 60, 80, 95lb FB	64km/h(freight) 72km/h(passenger)	N/A	3.5%	18.0	1,000
	(source)		(estimate)	w rt-2002		janes-2009	janes-2009		janes-2009	janes-2009	janes-2009
Nairobi-Addis Ababa Road corridor	Addis Ababa(air) - Nazret	Ethiopia	70	single, non-electrified	Active	20,25,30 kg/m	50 km/h	N/A	N/A	13.7	1,000
	(source)		RTA HP	w rt-2002						janes-2009	janes-2009

4.3 道路インベントリー

サブサハラアフリカの主要道路回廊の道路状況及び舗装状況は下表のとおりである。

Corridor	Road Condition					
	Country/Section (A-B)	Pavement (Paved/ Unpaved)	Data Source	Road Condition (Good/ Fair/ Poor)	Data Source	
Cairo-Dakar Corridor (TAH 1)	EGY / Cairo-Alexandria	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	EGY / Alexandria-El-Alamein	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	EGY / El-Alamein-Amsaad	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	LBY / Amsaad-Al Bayda	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	LBY / Al Bayda-Banghazi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	LBY / Banghazi-Ajdabiya	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	LBY / Ajdabiya-Abugrin	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	LBY / Abugrin-Misurata	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	LBY / Misurata-Tripoli	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	LBY / Tripoli-Ras Ajdir	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	TNS / Ras Ajdir-Medenine	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	TNS / Medenine-Gabès-Skhira	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	TNS / Skhira-Sfax	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	TNS / Sfax-Msaken	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	TNS / Msaken-Tunis	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	TNS / Tunis-Medjez El Bab	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	TNS / Medjez El Bab-Jendouba	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	TNS / Jendouba-Border	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Border-Constantine	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Constantine-Sétif	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Sétif-Bouira	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Bouira-Lakhadaria	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Lakhadaria-El Afroun	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / El Afroun-Mascara	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Mascara-Sidi Bel Abbès	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Sidi Bel Abbès-Tlemcen	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Tlemcen-Border	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	MOR / Border-Oujda	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	MOR / Oujda-Fès	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	MOR / Fès-Meknès	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	MOR / Meknès-Rabat	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	MOR / Rabat-Tanger	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	MOR / Rabat-Casablanca	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	MOR / Casablanca-Settat	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	MOR / Settat-Marrakech	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	MOR / Marrakech-Agadir	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	MOR / Agadir-Guelmim	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	MOR / Guelmim-Laayoune	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	MOR / Laayoune-Dakhla	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	MOR / Dakhla-Border	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	MRT / Border-Nouadhibou	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	MRT / Nouadhibou-Nouakchott	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	MRT / Nouakchott-Rosso	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	MRT / Rosso Bridge	N/A	-	N/A	-	
	SNG / Rosso Bridge-Saint Louis	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	SNG / Saint Louis-Thiès	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	SNG / Thiès-Dakar	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ALG / Algiers-Blida	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	Algiers-Lagos (Trans-Saharan) Corridor (TAH 2)	ALG / Blida-Médéa	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
		ALG / Médéa-Laghouat-Ghardaïa	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ALG / Ghardaïa-El Meniaa (El Goléa)		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ALG / El Meniaa (El Goléa)-In Salah		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ALG / In Salah-Tamanghasset		Paved	AfDB (2003)	Good (578) / Fair (80)	AfDB (2003)	
ALG / Tamanghasset-In Guezzam		Paved (160) / Unpaved (238)	AfDB (2003)	Good (120) / Fair (120) / Poor	AfDB (2003)	
ALG / In Guezzam-Assamaka		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
NGR / Assamaka-Arlit		Unpaved	AfDB (2003)	N/A	-	
NGR / Arlit-Agadez		Paved	AfDB (2003)	Good (95) / Fair (108) / Poor (40)	AfDB (2003)	
NGR / Agadez-Tanaout-Zinder		Paved (301) / Unpaved (130)	AfDB (2003)	Fair (301) / Poor (130)	AfDB (2003)	
NGR / Zinder-Magara		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
NGA / Niger border-Jigawa SB		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
NGA / Jigawa SB-Kano SB		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
NGA / Kano SB-Kano		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
NGA / Kano-Kaduna SB		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
NGA / Kaduna SB-Kaduna		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
NGA / Kaduna by-pass		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
NGA / Kaduna-Kwara SB		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
NGA / Kwara SB-Jebba-Oyo SB		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
NGA / Oyo SB-Oyo-Ibadan		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
NGA / Ibadan-Lagos	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)		
Feeder Corridor (Tamanrasset-Bamako)	ALG / Tamanrasset-Timiaoine (Mali Border)	Paved (80) / Unpaved (300)	AfDB (2003)	N/A	-	
	ALG / Timiaoine-Kidal (Mali Border)	Unpaved	AfDB (2003)	N/A	-	
	MLI / Kidal-Gao	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	MLI / Bridge in Gao	N/A	-	N/A	-	
	MLI / Gao-Mopti/Sévaré	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	MLI / Mopti/Sévaré-San	Paved	AfDB (2003)	Good (80) / Fair (121)	AfDB (2003)	
	MLI / San-Ségou	Paved	AfDB (2003)	Fair (79) / Poor (120)	AfDB (2003)	
Feeder Corridor (Gao-Niamey)	MLI / Ségou-Bamako	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	MLI / Gao-Ansongo	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	MLI / Ansongo-Labbezanga (Niger Border)	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	NGR / Labbezanga-Ayorou	Unpaved	AfDB (2003)	N/A	-	
	NGR / Ayorou-Tillabéri	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
Feeder Corridor (Zinder-Nguigmi)	NGR / Tillabéri-Niamey	Paved	AfDB (2003)	Good (59) / Poor (61)	AfDB (2003)	
	NGR / Zinder-Gouré	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	NGR / Gouré-Diffa	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	NGR / Diffa-Nguigmi	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	

Tripoli-Windhoek Corridor (TAH 3)	LBY / Tripoli-Misurata	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	LBY / Misurata-Abugrin	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	LBY / Abugrin-Wadden	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	LBY / Wadden-Sabha	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	LBY / Sabha-Um al Aranib	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	LBY / Um al Aranib-Al Katrun	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	LBY / Al Katrun-Tajarhi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	LBY / Tajarhi-Chad frontier	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CHD / Libyan border-Zouar	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CHD / Zouar-Faya (Largeau)	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CHD / Faya (Largeau)-Moussoro	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CHD / Moussoro-Massakori	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CHD / Massakori-Massaguet	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	CHD / Massaguet-Djermaya	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	CHD / Djermaya-N'djamena	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CHD / N'djamena-Kousséri	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAM / Kousséri-Garoua	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAM / Garoua-Ngaoundéré	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAM / Ngaoundéré-Meidougou	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	CAM / Meidougou-Garoua Boulai	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	CAM / Garoua Boulai-Bertoua	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	CAM / Bertoua-Gamboula	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	CAR / Gamboula-Berberati	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	CAR / Berberati-Salo	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAR / Salo-Bomassa	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CNG / Bomassa-Ouésso	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CNG / Ouésso-Owando	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CNG / Owando-Gamboma	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CNG / Gamboma-Ngo	Paved	AfDB (2003)	N/A	-
	CNG / Ngo-Brazzaville	Paved	AfDB (2003)	N/A	-
	DRC / Kinshasa-Mbanza Ngungu	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	DRC / Mbanza Ngungu-Matadi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Noqui-Mepala	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	ANG / Mepala-Mbanza Congo	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ANG / Mbanza Congo-Negage	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	ANG / Negage-Lucula	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Lucula-Dondo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Dondo-Alto Hama	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Alto Hama-Huambo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Huambo-Cacula	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Cacula-Lubango	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Lubango-Ondjiva	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Ondjiva-Oshikango	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NMB / Oshikango-Ondangwa	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Ondangwa-Oshivelo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Oshivelo-Tsumbe	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Tsumbe-Otavi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Otavi-Otiwarongo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Otiwarongo-Okahandja	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Okahandja-Windhoek	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)

Cairo-Gaborone Corridor (TAH 4)	EGY / Cairo-Asyut	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	EGY / Asyut-Aswan	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	EGY / Aswan-Toshky	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	EGY / Toshky-Arkeen	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	EGY / Arkeen-Wadi Halfa	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	SDN / Wadi Halfa-Ghaba	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	SDN / Ghaba-Omdurman	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	SDN / Omdurman-Khartoum	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	SDN / Khartoum-Wad Medani	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	SDN / Wad Medani-Gedaref	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	SDN / Gadaref-Doka	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	SDN / Doka-Galabat	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	ETH / Galabat-Azézo	Unpaved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Azézo-Merawi	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ETH / Merawi-Debre Marcos	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ETH / Debre Marcos-Dejen	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ETH / Dejen-Goha Tsiyon	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ETH / Goha Tsiyon-Addis Ababa	Paved	AfDB (2003)	Good (95) / Poor (85)	AfDB (2003)
	ETH / Addis Ababa-Mojo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Mojo-Awasa	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Awasa-Dila	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Dila-Agere Maryam	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Agere Maryam-Mega	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ETH / Mega-Moyale	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	KEN / Moyale-Marsabit	Paved (9) / Unpaved (240)	AfDB (2003)	Fair (131) / Poor (118)	AfDB (2003)
	KEN / Marsabit-Isiolo	Unpaved	AfDB (2003)	Fair (98) / Poor (181)	AfDB (2003)
	KEN / Isiolo-Nanyuki	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Nanyuki-Marua	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Marua-Makutano	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Makutano-Thika-Nairobi	Paved	AfDB (2003)	Fair (40) / Poor (16)	AfDB (2003)
	KEN / Nairobi-JKIA Turn off	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / JKIA Turn off-Athi River	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	KEN / Athi River-Namanga	Paved	AfDB (2003)	Good (77) / Fair (47) / Poor (15)	AfDB (2003)
	TNZ / Namanga-Arusha	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	TNZ / Arusha-Minjingu	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	TNZ / Minjingu-Dodoma	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	TNZ / Dodoma-Iringa	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	TNZ / Iringa-Igawa	Paved	AfDB (2003)	Poor	JICA (2010)
	TNZ / Igawa-Mbeva	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	TNZ / Mbeva-Tunduma	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Nakonde-Chinsali	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Chinsali-Mpika	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Mpika-Serenje	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Serenje-Kapiri	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Kapiri-Kabwe	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ZAM / Kabwe-Chisamba	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Chisamba-Lusaka	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Lusaka-T001	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / T002-Mazabuka	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Mazabuka-Monze	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Monze-Choma	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Choma-Kalomo	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Kalomo-Zimba	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Zimba-Livingstone	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
	ZAM / Livingstone-Victoria Falls	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	ZIM / Victoria Falls-Bulawayo	Paved	AfDB (2003)	Good (429) / Poor (19)	AfDB (2003)
	ZIM / Bulawayo-Plumtree	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZIM / Plumtree-Francistown	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
BOT / Francistown-Palapye	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
BOT / Palapye-Mahalapye	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
BOT / Mahalapye-Gaborone	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
Dakar-N'Djamena Corridor (TAH 5)	NGA / Dakar-Diam Niadio	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NGA / Diam Niadio-Mbour	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGA / Mbour-Kaolack	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NGA / Kaolack-Kaffrine	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGA / Kaffrine-Tambacounda	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGA / Tambacounda-Kedougou	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NGA / Kedougou-Saraya	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGA / Saraya-Falémé	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	MLI / Falémé-Kéniéba-Kita	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	MLI / Kita-Bamako	Paved (20) / Unpaved (160)	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MLI / Bamako-Bougouni	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MLI / Bougouni-Sikasso	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MLI / Sikasso-Koloko	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	BUR / Koloko-Bobo Dioulasso	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	BUR / Bobo Dioulasso-Boromo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	BUR / Boromo-Ouagadougou	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	BUR / Ouagadougou-Koupéla	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	BUR / Koupéla-Fada Ngourma	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	BUR / Fada Ngourma-Kantchari	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	BUR / Kantchari-Foetchango	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGR / Foetchango-Niamey	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NGR / Niamey-Dosso	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NGR / Dosso-Dogondoutchi	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGR / Dogondoutchi-Birin N'Konni	Paved	AfDB (2003)	Fair (103) / Poor (42)	AfDB (2003)
	NGR / Birin N'Konni-Ternaoua	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGR / Ternaoua-Guidan Roumdji	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGR / Guidan Roumdji-Maradi	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGR / Maradi-Jibiya	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGA / Jibiya-Katsine-Kano SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Kano SB-Bichi-Kano	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Kano-Kwana-Jigawa SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Jigawa SB-Bauchi SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Bauchi SB-Kari-Jobe SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Jobe SB-Damaturu-Borno SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Borno SB-Maiduguri-Fotokol	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	CAM / Fotokol-Maltam	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAM / Maltam-Kousséri	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CHD / Kousséri-N'djamena	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)

N'Djamena-Djibouti Corridor (TAH 6)	CHD / N'djamena-Djermaya	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	CHD / Djermaya-Massaguet	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	CHD / Massaguet-Ngoura	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	CHD / Ngoura-Bokoro	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	CHD / Bokoro-Oum Hadjer	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	CHD / Oum Hadjer-Abéché	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	CHD / Abéché-Adre	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	SDN / Adre-El Geneina	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	SDN / El Geneina-Zalingei	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	SDN / Zalingei-Nyala	Paved	AfDB (2003)	Fair (155) / Poor (58)	AfDB (2003)	
	SDN / Nyala-En Nouhud	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	SDN / En Nahud-El Obeid	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	SDN / El Obeid-Kosti	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	SDN / Kosti-Sennar-Wad Medani	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	SDN / Wad Medani-Gedaref	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	SDN / Gadaref-Doka	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	SDN / Doka-Gallabat (Metema)	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	ETH / Gallabat (Metema)-Azézo	Unpaved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ETH / Azézo-Werota	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	ETH / Werota-Weldiya	Unpaved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ETH / Weldiya-Dese	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	ETH / Dese-Kembolcha	Unpaved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ETH / Kembolcha-Bati	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	ETH / Bati-Mille	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	ETH / Mille-Hayu	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	ETH / Hayu-Galafi (Djibouti Border)	Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
	Dakar-Lagos Corridor (TAH 7)	SNG / Dakar-Diam Niadio	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
		SNG / Diam Niadio-Mbour	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
		SNG / Mbour-Kaolack	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
		SNG / Kaolack-Sokone	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
		SNG / Sokone-Karang	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
		GAM / Karang-Barra	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
		GAM / Banjul-Séléti	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
GNB / Mpack-Bula-Safim		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
GNB / Safim-Bissau		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
GNB / Safim-Nhacra-Jugudul		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
GNB / Jugudul-Bambadinca		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
GNB / Bambadinca-Quebo		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
GNB / Quebo-Border		Unpaved	AfDB (2003)	N/A	-	
GUI / Border-Dabiss-Boké		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
GUI / Boké-Boffa-PK36		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
GUI / PK36-Conakry		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
GUI / PK36-Coyah		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
GUI / Coyah-Forécariah		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
GUI / Forécariah-Pamelap		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
SRL / Pamelap-Port Loko		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
SRL / Port Loko-Masiaka		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
SRL / Masiaka-Freetown		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
SRL / Masiaka-Taiama		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
SRL / Taiama-Bo		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
SRL / Bo-Bandajuma		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
SRL / Bandajuma-Mru Bridge		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
LBY / Mru Bridge-Klay		Unpaved	AfDB (2003)	N/A	-	
LBY / Klay-Monrovia		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
LBY / Monrovia-Kakata		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
LBY / Kakata-Totota		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
LBY / Totota-Gbarnta		Paved	AfDB (2003)	N/A	-	
LBY / Gbarnta-Ganta		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
LBY / Ganta-Tappita-Tobli-Blay		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
IVO / Blay-Toulepleu-Blolékin		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
IVO / Blolékin-Guiglo-Duekoué		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
IVO / Duekoué-Daloa		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
IVO / Daloa-Yamoussoukro		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
IVO / Yamoussoukro-Toumodi		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
IVO / Toumodi-Fin autoroute		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
IVO / Fin autoroute-Abidjan		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
IVO / Abidjan-Grand Bassam		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
IVO / Grand Bassam-Aboisso		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
IVO / Aboisso-Elubo		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
GHA / Elubo-Axim		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
GHA / Axim-Sekondi Takoradi		Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
GHA / Sekondi Takoradi-Accra		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
GHA / Accra-Dawa		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
GHA / Dawa-Sozakofe	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)		
GHA / Sozakofe-Denu	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)		
TOG / Denu-Lomé	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)		
TOG / Lomé-Hilakondji	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)		
BEN / Hilakondji-Cotonou	Paved	AfDB (2003)	N/A	-		
BEN / Cotonou-Seme	Paved	AfDB (2003)	N/A	-		
NGA / Seme-Badagry-Lagos	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)		

Lagos-Mombasa Corridor (TAH 8)	NGA / Lagos-Shagamu	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Shagamu-Ogun SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Ondo SB-Ogun SB	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGA / Ondo SB-Benin	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Benin-Edo SB	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NGA / Edo SB-Asabra-Onitsha	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NGA / Onitsha-Ananbra SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Ananbra SB-Enugu	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Enugu-Enugu SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Enugu SB-Abakaliki	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	NGA / Abakaliki-Enugu SB	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	NGA / Enugu SB-Ekok	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAM / Ekok-Mamfé	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAM / Mamfé-Bamenda	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAM / Bamenda-Bafoussam	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	CAM / Bafoussam-Foumban	Paved	AfDB (2003)	N/A	-
	CAM / Foumban-Tibati	Unpaved	AfDB (2003)	N/A	-
	CAM / Tibati-Meidougou	Paved	AfDB (2003)	N/A	-
	CAM / Meidougou-Garoua Boulai	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	CAR / Garoua Boulai-Bouar	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	CAR / Bouar-Baoro	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	CAR / Baoro-Bossempaté	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	CAR / Bossempaté-Yaloké	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	CAR / Yaloké-Bossempaté	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	CAR / Bossempaté-PK12	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	CAR / PK12-Bangui	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	CAR / PK12-Damara	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	CAR / Damara-Sibut	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	CAR / Sibut-Bambari	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	CAR / Bambari-Bangassou	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Bangassou-Bondo	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Bondo-Dulia	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Dulia-Buta	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Buta-Kisangani	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Kisangani-Nia Nia	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Nia Nia-Komanda	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Komanda-Beni	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Beni-Kasindi	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	UGA / Kasindi-Mbalala	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	UGA / Mbalala-Kampala	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Mbalala-Jinja	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	UGA / Jinja-Iganga	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Iganga-Bugiri	Unpaved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	UGA / Bugiri-Malaba	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	KEN / Malaba-Webuye	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Webuye-Lesseru	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Lesseru-Eldoret	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	KEN / Eldoret-Nakuru	Paved	AfDB (2003)	Good (32) / Fair (40) / Poor (82)	AfDB (2003)
	KEN / Nakuru-Kamandura	Paved	AfDB (2003)	Good (40) / Fair (34) / Poor (50)	AfDB (2003)
	KEN / Kamandura-Nairobi	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Nairobi-JKIA Turn off	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / JKIA Turn off-Athi River	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	KEN / Athi River-Machakos Turn off	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Machakos Turn off-Voi	Paved	AfDB (2003)	Good (12) / Fair (126) / Poor	AfDB (2003)
	KEN / Voi-Mombasa	Paved	AfDB (2003)	Good (72) / Fair (40) / Poor (40)	AfDB (2003)
	Beira-Lobito Corridor (TAH 9)	MZQ / Beira-Nhandue	Paved	AfDB (2003)	Good
MZQ / Nhandue-Fr. Dondo		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Fr. Dondo-Dondo		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Dondo-Fr. Nhamatan		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
MZQ / Dondo-Tica		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Tica-Nhamatanda		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Nhamatanda-Inchope		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Inchope-Maforga		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Maforge-Chimoio		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Chimoio-Chipata		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Chipata-Bandula		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Bandula-Vila de Manica		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Vila de Manica-Machipanda		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZIM / Machipanda-Mutare		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZIM / Mutare-Nvazura		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZIM / Nvazura-Macheke		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZIM / Macheke-Harare		Paved	AfDB (2003)	Good (94) / Poor (14)	AfDB (2003)
ZIM / Harare-Chirundu		Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
ZAM / Chirundu-Chikwele (T1)		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Chikwele (T1)-Lusaka		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Lusaka-Chisamba		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Chisamba-Kabwe		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Kabwe-Kapiri (T2)		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Kapiri (T2)-Ndola		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZAM / Ndola-Kitwe		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZAM / Kitwe-Chingola		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZAM / Chingola-Kasumbalesa		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
DRC / Kasumbalesa-Lubumbashi		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
DRC / Lubumbashi-Likasi		Paved	AfDB (2003)	Good	JICA (2010)
DRC / Likasi-Nguba		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	JICA (2010)
DRC / Nguba-Kolwezi		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	JICA (2010)
DRC / Kolwezi-Dilolo		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
ANG / Dilolo-Luena		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
ANG / Luena-Kuito		Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
ANG / Kuito-Cachiungo	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
ANG / Cachiungo-Alto Hama	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
ANG / Alto Hama-Lobito	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	

1) N/A: Not available

2) JICA (2009): data collected through "JICA, 2009, The Research on the Cross-Border Transport Infrastructure: Phase 3"

3) JICA (2010): data collected through "JICA, 2010, Preparatory Study for Southern Africa Integrated Regional Transport Program

4) AfDB (2003): AfDB (2003) & UNECA, 2003, Review of the Implementation Status of the Trans African Highways and the Missing Links

5) AICD (2010): Interactive Infrastructure Atlas Maps in PDF on AICD homepage as of July 2010

Corridor	Road Condition					
	Location/Section (A-B)	Pavement (Paved/ Unpaved)	Data Source	Road Condition (Good/ Fair/ Poor)	Data Source	
SDI/ SDP 1 : Central Development Corridor	TNZ / Dar Es Salaam-Ubungo	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)	
	TNZ / Ubungo-Mlandizi	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
	TNZ / Mlandizi-Chalinze	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)	
	TNZ / Chalinze-Dodoma	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
	TNZ / Dodoma-Manyoni	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	TNZ / Manyoni-Singida	Paved/Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	TNZ / Singida-Nzega-Tinde-Isaka	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	TNZ / Isaka-Kahama-Lusahunga	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	TNZ / Lusahunga-Nyakahura-Rusumo (Rwanda Border)	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	RWA / Rusumo-Blantyre	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	RWA / Gitarama-Kibuye	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	RWA / Kibuye-Bukavu	N/A	-	N/A	-	
	BRN / Rusumo-Kabanga	Paved	AICD (2010)	Good/Fair	AICD (2010)	
	BRN / Kabanga-Muyange Gashoho	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	BRN / Muyinga-Kayanza	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	BRN / Kayanza-Kavumu	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	BRN / Kavumu-Bujumbura	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	DRC / Kisangani-Pene Tungu	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	DRC / Pene Tungu-Lubutu	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	DRC / Lubutu-Musenge	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	DRC / Musenge-Bukavu	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	TNZ / Nyakasanza-Kakuto	N/A	-	N/A	-	
	UGA / Kakuto-Masaka	N/A	-	N/A	-	
	SDI/ SDP 2: Dar es Salaam Development Corridor	TNZ / Dar Es Salaam-Ubungo	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
		TNZ / Ubungo-Mlandizi	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
		TNZ / Mlandizi-Chalinze	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
TNZ / Chalinze-Sangasanga		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
TNZ / Sangasanga-Melela		Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)	
TNZ / Melela-Iyovi Bridge		Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)	
TNZ / Iyovi Bridge-Iringa		Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)	
TNZ / Iringa-Igawa		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
TNZ / Igawa-Mbeva		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
TNZ / Mbeva-Tunduma		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
ZAM / Nakonde-Chinsali		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZAM / Chinsali-Mpika		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZAM / Mpika-Serenje		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZAM / Serenje-Kapiri		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZAM / Kapiri-Kabwe		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
ZAM / Kabwe-Chisamba		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZAM / Chisamba-Lusaka		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
SDI/ SDP 3: Mtwara Development Corridor		TNZ / Mtwara-Mikindani	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
		TNZ / Mikindani-Ndumbwe	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
		TNZ / Ndumbwe-Mingoyo	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	TNZ / Mingoyo-Masasi	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	TNZ / Masasi-Mkwela	Unpaved	AICD (2010)	N/A	-	
	TNZ / Mkwela-Nakapanya	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	TNZ / Nakapanya-Tunduru	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	TNZ / Tunduru-Songea	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	TNZ / Songea-Mata Mondo	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	TNZ / Mata Mondo-Mbinga	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	TNZ / Mbinga-Mbamba Bay	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	MLW / Mzuzu-Mzimba	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
	MLW / Mzimba-Lilongwe	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)	
	MLW / Lilongwe-Blantyre	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
	SDI/ SDP 4: Nacala Development Corridor	MZQ / Nacala-Nampula	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
		MZQ / Nampula-Guamba	Unpaved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
MZQ / Guamba-Mandimba/Chiponde		Unpaved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)	
MLW / Chiponde-Mangochi		Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)	
MLW / Mangochi-Liwonde		Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)	
MLW / Liwonde-Nsipe		Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)	
MLW / Nsipe-Lilongwe		Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)	
MLW / Lilongwe-Mchinji/Chipata		Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)	
ZAM / Mwami-Chipata-Luangwa		Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)	
ZAM / Luangwa-Lusaka		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
SDI/ SDP 5: Zambezi Corridor	ZAM / Lusaka-Undaunda	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	ZAM / Undaunda-Rufunsa	Paved	AICD (2010)	Fair/Poor	AICD (2010)	
	ZAM / Rufunsa-Simengoa	N/A	-	N/A	-	
	ZAM / Simengoa-Luangwa	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	MZQ / Luangwa-Songa	N/A	-	N/A	-	
	MZQ / Songa-Tete	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	MZQ / Tete-Cana Cana	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	MZQ / Cana Cana-Gaia	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	MZQ / Gaia-Quelimane	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	SDI/ SDP 6: Beira Development Corridor	MZQ / Beira-Nhandue	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
MZQ / Nhandue-Fr. Dondo		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Fr. Dondo-Dondo		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Dondo- Fr. Nhamatan		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
MZQ / Dondo-Tica		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Tica-Nhamatanda		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Nhamatanda-Inchope		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Inchope-Maforga		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Maforge-Chimoio		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Chomoio-Chipata		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Chipata-Bandula		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Bandula-Vila de Manica		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
MZQ / Vila de Manica-Machipanda		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZIM / Machipanda-Mutare		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZIM / Mutare-Nvazura		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZIM / Nvazura-Macheke		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
ZIM / Macheke-Harare		Paved	AfDB (2003)	Good (94) / Poor (14)	AfDB (2003)	
ZIM / Harare-Chirundu		Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)	
ZAM / Chirundu-Chikwele (T1)		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	
ZAM / Chikwele (T1)-Lusaka		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)	

SDI/ SDP 7: Limpopo Valley Corridor	ZIM / Malvernia-Ngunda	N/A	-	N/A	-
	MZQ / Malvernia-Chokwe	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	MZQ / Chokwe-Manjacaze	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
SDI/ SDP 8: Maputo	MZQ / Manjacaze-Xai Xai	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	MZQ / Pretoria-Maputo	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
SDI/ SDP 9: Gariep Corridor	SAF / Pretoria-Johannesburg	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	NMB / Oranjemund-Sishen	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
SDI/ SDP 10: Trans Kalahari Corridor	NMB / Walvis Bay to Swakopmund	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	NMB / Swakopmund-Usakos	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	NMB / Usakos-Okahandja	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	NMB / Okahandja-Windhoek	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	NMB / Windhoek-Gobabis	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	NMB / Gobabis-Buitepos (Botswana Border)	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	BOT / Buitepos (Namibia Border)-Kang	Paved	AICD (2010)	N/A	-
	BOT / Kang-Morwamosi	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	SAF / Morwamosi-Pretoria	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	SDI/ SDP 11: Trans Caprivi Corridor	NMB / Walvis Bay-Swakopmund	Paved	JICA (2010)	Good
NMB / Swakopmund-Usakos		Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
NMB / Usakos-Okahandja		Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
NMB / Okahandja-Otiwarongo		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
NMB / Otiwarongo-Otavi		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
NMB / Otavi-Katima Mulilo/Sesheke (ZAM)		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Sesheke-Livingstone		Paved	JICA (2010)	N/A	-
ZAM / Livingstone-Zimba		Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
ZAM / Zimba-Kalomo		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Kalomo-Choma		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Choma-Monze		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Monze-Mazabuka		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Mazabuka-T001		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / T002-Lusaka		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Lusaka-Chisamba		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Chisamba-Kabwe		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZAM / Kabwe-Kapiri (T2)		Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
ZAM / Kapiri-Ndola		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZAM / Ndola-Kitwe		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZAM / Kitwe-Chingola		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
ZAM / Chingola-Kasumbalesa		Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
DRC / Kasumbalesa-Lubumbashi		Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
SDI/ SDP 12: Trans Cunene Corridor	ANG / Ondjiva-Oshikango	Paved	AfDB (2003)	Good	AICD (2010)
	NMB / Oshikango-Ondangwa	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Ondangwa-Oshivelo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Oshivelo-Tsumbe	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Tsumbe-Otavi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Otavi-Otiwarongo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	NMB / Otiwarongo-Okahandja	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ANG / Lubango-Ondjiva	Paved	AfDB (2003)	Good	AICD (2010)
	NMB / Usakos-Okahandja	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	NMB / Swakopmund-Usakos	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
SDI/ SDP 13: Namibe Corridor	ANG / Namibe-Menongue	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	ANG / Lubango-Ondjiva	Paved	AfDB (2003)	Good	AICD (2010)
SDI/ SDP 14: Lobito Development Corridor	ANG / Lobito-Alto Hama	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	ANG / Alto Hama-Cachiungo	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	ANG / Cachiungo-Kuito	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	ANG / Kuito-Luena	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ANG / Luena-Dilolo	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Dilolo-Kolwezi	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Kolwezi-Nguba	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Nguba-Likasi	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	DRC / Lubumbashi-Likasi	Paved	AfDB (2003)	Poor	JICA (2010)
	DRC / Lubumbashi-Kasumbalesa	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Kasumbalesa-Chingola	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ZAM / Chingola-Kitwe	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Kitwe-Ndola	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Ndola-Kapiri (T2)	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Kapiri (T2)-Kabwe	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ZAM / Kabwe-Chisamba	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Lusaka-Chisamba	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	SDI/ SDP 15: Malange Corridor	DRC / Cambobota-Kahemba	N/A	-	N/A
ANG / Luanda-Xa Muteba		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
ANG / Xa Muteba-Cambobota		N/A	-	N/A	-

SDI/ SDP 16: Maghreb Coastal Corridor	MOR / Agadir-Marrakech	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MOR / Marrakech-Settat	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MOR / Settat-Casablanca	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MOR / Casablanca-Rabat	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MOR / Tanger-Rabat	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MOR / Rabat-Meknès	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MOR / Meknès-Fès	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MOR / Fès-Oujda	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	MOR / Oujda-Border	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	ALG / Border-Tlemcen	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	ALG / Tlemcen-Sidi Bel Abbès	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ALG / Sidi Bel Abbès-Mascara	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ALG / Mascara-El Afroun	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ALG / El Afroun-Lakhdaria	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ALG / Lakhdaria-Bouira	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ALG / Bouira-Sétif	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ALG / Sétif-Constantine	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ALG / Constantine-Border	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNS / Border-Jendouba	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNS / Jendouba-Medjez El Bab	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNS / Medjez El Bab-Tunis	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNS / Tunis-Msaken	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNS / Msaken-Sfax	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNS / Sfax-Skhira	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNS / Skhira-Gabès-Medenine	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNS / Medenine-Ras Aïdir	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	LBY / Ras Aïdir-Tripoli	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	LBY / Tripoli-Misurata	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	LBY / Misurata-Abugrin	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	LBY / Abugrin-Ajdabiya	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	LBY / Ajdabiya-Banghazi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	LBY / Banghazi-Al Bayda	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	LBY / Al Bayda-Amsaad	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
EGY / Amsaad-El-Alamein	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
EGY / El-Alamein-Alexandria	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
EGY / Alexandria-Cairo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
SDI/ SDP 17: Red Sea Nile Corridor	SDN / Fudukwan-Suakin	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	SDN / Suakin-Haiya	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	SDN / Haiya-Khartoum	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	EGY / Cairo-Fudukwan	N/A	-	N/A	-
SDI/ SDP 18: Djibouti Corridor	ETH / Dewele (Djibouti Border)-Dire Dawa	Unpaved	AICD (2010)	N/A	-
	ETH / Dire Dawa-Nazret	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	ETH / Addis Ababa-Mojo	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Mojo-Awasa	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Awasa-Dila	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Dila-Agere Maryam	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ETH / Agere Maryam-Mega	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
ETH / Mega-Movale	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
SDI/ SDP 19: Mombasa Corridor (Northern Corridor)	KEN / Mombasa-Voi	Paved	AfDB (2003)	Good (72) / Fair (40) / Poor (40)	AfDB (2003)
	KEN / Voi-Machakos Turn off	Paved	AfDB (2003)	Good (12) / Fair (126) / Poor (145)	AfDB (2003)
	KEN / Machakos Turn off-Athi River	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Athi River-JKIA Turn off	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	KEN / JKIA Turn off-Nairobi	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Nairobi-Kamandura	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Kamandura-Nakuru	Paved	AfDB (2003)	Good (40) / Fair (34) / Poor (50)	AfDB (2003)
	KEN / Nakuru-Eldoret	Paved	AfDB (2003)	Good (32) / Fair (40) / Poor (82)	AfDB (2003)
	KEN / Eldoret-Lesseru	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	KEN / Lesseru-Webuye	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Webuye-Malaba	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	UGA / Malaba (Kenya Border)-Bugiri	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	UGA / Bugiri-Iganga	Unpaved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	UGA / Iganga-Jinja	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Jinja-Mbalala	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	UGA / Mbalala-Kampala	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Tororo-Mbale	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	UGA / Mbale-Soroti	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Soroti-Agwata	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Agwata-Lira	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	UGA / Lira-Paranga	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	UGA / Paranga-Gulu	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Kampala-Fort Portal	N/A	-	N/A	-
	UGA / Kampala-Mityana	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	UGA / Mityana-Mubende	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Mubende-Kyegegwa	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	UGA / Kyegegwa-Kyenjojo	Unpaved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
UGA / Kenjojo-Fort Portal	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
SDN / Gulu-Juba	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
DRC / Goli-Bunia	N/A	-	N/A	-	
UGA / Gulu-Goli	N/A	-	N/A	-	
DRC / Nia Nia-Bunia	Unpaved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
SDI/ SDP 20: Madagascar Corridor	MAD / Ambovombe-Amboasary Sud	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	MAD / Amboasary Sud-Taolagnaro	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	MAD / Taolagnaro-Mahatalaky	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	MAD / Mahatalaky-Vangaindrano	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	MAD / Vangaindrano-Farafagana	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	MAD / Farafagana-Manakara	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	MAD / Manakara-Anjamba	Paved	AICD (2010)	Fair/Poor	AICD (2010)
	MAD / Anjamba-Antsirabe	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	MAD / Antsirabe-Antananarivo	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	MAD / Antananarivo-Toamasina	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	MAD / Antananarivo-Maevatanana	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	MAD / Maevatanana-Marosakoa	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	MAD / Marosakoa-Mahajanga	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)

SDI/ SDP 21: Bas Congo Corridor	ANG / Cabelombo-Chicamba	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CNG / Chicamba-Pointe Noire	N/A	-	N/A	-	
	DRC / Muanda-Nzeto	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	DRC / Muanda-Matadi	N/A	-	N/A	-	
	DRC / Muanda-Boma	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	DRC / Boma-Matadi	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	DRC / Mbanza Ngungu-Matadi	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
SDI/ SDP 22: Libreville Lomie Corridor	DRC / Kinshasa-Mbanza Ngungu	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	GAB / Libreville-Mazingo	N/A	-	N/A	-	
	CNG / Mazingo-Sembe-Cabosse	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
SDI/ SDP 23: Douala Corridor	CAM / Cabosse-Lomie	N/A	-	N/A	-	
	CAM / Douala-Edea	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CAM / Edea-Yaounde	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CAM / Yaounde-Adzoumou	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	CAM / Adzoumou-Ekoua	Paved	AICD (2010)	Good/Fair	AICD (2010)	
	CAM / Ekoua-Ayos	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	CAM / Ayos-Bertoua	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	CAM / Bertoua-Garoua Boulai/Beloko (CAR Border)	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CAM / Garoua Boulai-Meidougou	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	CAM / Meidougou-Ngaoundéré	Unpaved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
SDI/ SDP 24: Sekondi Takoradi Corridor	CAM / Ngaoundéré-Garoua	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	GHA / Kumasi-Bekwai	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	GHA / Bekwai-Foso	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	GHA / Foso-Subinse	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	GHA / Subinse-Takoradi	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	GHA / Techiman-Kumasi	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	GHA / Bupe-Techiman	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	GHA / Bolga-Buiepe	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	GHA / Paga (Burkina Faso Border)-Bolgatanga	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	BUR / Ouagadougou-Paga (Ghana Border)	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
SDI/ SDP 25: Gulf of Guinea Corridor	LBR / Monrovia-Tabou	Unpaved	AICD (2010)	Fair/Poor	AICD (2010)	
	IVO / Tabou-Abidjan	Paved/Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	IVO / Abidjan-Grand Bassam	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	IVO / Grand Bassam-Aboisso	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	IVO / Aboisso-Elubo	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	GHA / Elubo-Axim	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	GHA / Axim-Sekondi Takoradi	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	GHA / Sekondi Takoradi-Accra	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	GHA / Accra-Dawa	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	GHA / Dawa-Sogakofe	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	GHA / Sogakofe-Denu	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	TOG / Denu-Lomé	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	TOG / Lomé-Hilakondji	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	BEN / Hilakondji-Cotonou	Paved	AfDB (2003)	Poor	AICD (2010)	
	BEN / Cotonou-Seme	Paved	AfDB (2003)	Poor	AICD (2010)	
	NGA / Seme-Badagry-Lagos	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	NGA / Lagos-Shagamu	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	NGA / Shagamu-Ogun SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	NGA / Ondo SB-Ogun SB	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	NGA / Ondo SB-Benin	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	NGA / Benin-Edo SB	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	NGA / Edo SB-Asabra-Onitsha	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	NGA / Onitsha-Ananbra SB	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	NGA / Onitsha-Port Harcourt	N/A	-	N/A	-	
	SDI/ SDP 26: Conakry Buchanan Corridor	LBR / Buchanan-Bassagia	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
		LBR / Bassagia-Yopie	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
		LBR / Yopie-Ganta	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
GUI / Buchanan-Mamou		Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
GUI / Mamou-Farahah		Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
GUI / Farahah-Kissidougou		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
GUI / Kissidougou-Macenta		N/A	-	N/A	-	
GUI / Macenta-Ganta		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
SDI/ SDP 27: Niger Corridor	GUI / PK36-Conakry	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	GUI / PK36-Coyah	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)	
	SNG / Diam Niadio-Mbour	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	SNG / Mbour-Kaolack	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)	
	SNG / Kaolack-Kaffrine	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	SNG / Kaffrine-Tambacounda	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)	
	SNG / Tambacounda-Kidira	Paved	AICD (2010)	Fair/Poor	AICD (2010)	
	MLI / Kidira-Drametou	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	MLI / Drametou-Bamako	N/A	-	N/A	-	
	MLI / Bamako-Tenemamougou	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	MLI / Tenemamougou-Segou	N/A	-	N/A	-	
	MLI / Segou-Mopti	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	MLI / Mopti-Timbuktu	N/A	-	N/A	-	
	MLI / Timbuktu-Bilal Koyra	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
MLI / Bilal Koyra-Labbezanga	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)		
NGA / Sabon Birini-Port Harcourt	N/A	-	N/A	-		
NGR / Labbezanga-Niamey	Paved	AICD (2010)	Good/Fair	AICD (2010)		
NGR / Niamey-Dosso	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)		
NGR / Dosso-Gaya (Benin Border)	Paved	AICD (2010)	Good/Fair	AICD (2010)		

1) N/A: Not available

2) JICA (2009): data collected through "JICA, 2009, The Research on the Cross-Border Transport Infrastructure: Phase 3"

3) JICA (2010): data collected through "JICA, 2010, Preparatory Survey for Southern Africa Integrated Regional Transport Program"

4) AfDB (2003): AfDB (2003) & UNECA, 2003, Review of the Implementation Status of the Trans African Highways and the Missing Links

5) AICD (2010): Interactive Infrastructure Atlas Maps in PDF on AICD homepage as of July 2010

Corridor	Road Condition				
	Location/Section (A-B)	Pavement (Paved/ Unpaved)	Data Source	Road Condition (Good/ Fair/ Poor)	Data Source
Djibouti-Ethiopia/Addis Corridor (Djibouti - Galafi - Addis Ababa) (Djibouti - Dewele - Addis Ababa)	ETH / Galafi (Djibouti Border)-Hayu	Paved	AICD (2010)	N/A	-
	ETH / Hayu-Mile	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	ETH / Mile-Bati	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	ETH / Bati-Kombolcha	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	ETH / Kombolcha-Debre Sina	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	ETH / Debre Sina-Debre Birham	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	ETH / Debre Birham-Addis Ababa	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	ETH / Dewele (Djibouti Border)-Dire Dawa	Unpaved	AICD (2010)	N/A	-
	ETH / Dire Dawa-Nazret	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	ETH / Nazret-Addis Ababa	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
Northern Corridor (Mombasa - Kampala - Kigali - Bujumbura)	KEN / Mombasa-Voi	Paved	AfDB (2003)	Good (72) / Fair (40) / Poor (40)	AfDB (2003)
	KEN / Voi-Machakos Turn off	Paved	AfDB (2003)	Good (12) / Fair (126) / Poor (145)	AfDB (2003)
	KEN / Machakos Turn off-Athi River	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Athi River-JKIA Turn off	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	KEN / JKIA Turn off-Nairobi	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Nairobi-Kamandura	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Kamandura-Nakuru	Paved	AfDB (2003)	Good (40) / Fair (34) / Poor (50)	AfDB (2003)
	KEN / Nakuru-Eldoret	Paved	AfDB (2003)	Good (32) / Fair (40) / Poor (82)	AfDB (2003)
	KEN / Eldoret-Lesseru	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	KEN / Lesseru-Webuye	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	KEN / Webuye-Malaba	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
	UGA / Malaba (Kenya Border)-Bugiri	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	UGA / Bugiri-Iganga	Unpaved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
	UGA / Iganga-Jinja	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Jinja-Mbalala	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	UGA / Mbalala-Kampala	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Kampala-Masaka	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Masaka-Mbarara	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	UGA / Mbarara-Gatuna (Rwanda Border)	Paved	AICD (2010)	N/A	-
	RWA / Gatuna (Uganda Border)-Kigali	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
RWA / Kigali-Butare (Burundi Border)	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
BRN / Butare (Rwanda Border)-Kavanza	Paved	AICD (2010)	Fair/Good	AICD (2010)	
BRN / Kavanza-Kavumu	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
BRN / Kavumu-Bujumbura	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
Dar Es Salaam-Lusaka (Zambia) Corridor	TNZ / Dar Es Salaam-Ubungo	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
	TNZ / Ubungo-Mlandizi	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	TNZ / Mlandizi-Chalinze	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	TNZ / Chalinze-Sangasanga	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	TNZ / Sangasanga-Melela	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	TNZ / Melela-Iyovi Bridge	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	TNZ / Iyovi Bridge-Iringa	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
	TNZ / Iringa-Igawa	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	TNZ / Igawa-Mbeya	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	TNZ / Mbeya-Tunduma	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Nakonde-Chinsali	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Chinsali-Mpika	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Mpika-Serenje	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Serenje-Kapiri	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Kapiri-Kabwe	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ZAM / Kabwe-Chisamba	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Chisamba-Lusaka	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)

North-South Corridor (Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Chirundu - Harare - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	DRC / Kolwezi-Lubumbashi	Paved/Unpaved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
	DRC / Lubumbashi-Kasumbalesa	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Bulawayo - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	ZAM / Kasumbalesa-Chingola	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	ZAM / Chingola-Kapiri Mposhi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Kazungula - Nata - Francis Town - Gaborone - Johannesburg - Durban)	ZAM / Kapiri Mposhi-Lusaka	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Lusaka-Chirundu	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Bulawayo - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	ZIM / Chirundu-Harare	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	ZIM / Harare-Beit Bridge	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Bulawayo - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	SAF / Beit Bridge-Johannesburg	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	SAF / Johannesburg-Harrismith	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Bulawayo - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	SAF / Harrismith-Durban	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	DRC / Kolwezi-Lubumbashi	Paved/Unpaved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Bulawayo - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	DRC / Lubumbashi-Kasumbalesa	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Kasumbalesa-Chingola	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Bulawayo - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	ZAM / Chingola-Kapiri Mposhi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Kapiri Mposhi-Lusaka	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Bulawayo - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	ZAM / Lusaka-Livingstone	Paved	JICA (2010)	Good/Poor (30)	JICA (2010)
	ZAM / Livingstone-Victoria Falls	Paved	AfDB (2003)	Fair	AfDB (2003)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Bulawayo - Beit Bridge - Johannesburg - Durban)	ZIM / Victoria Falls-Bulawayo	Paved	AfDB (2003)	Good (429) / Poor (19)	AfDB (2003)
	ZIM / Bulawayo-Beit Bridge	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Kazungula - Nata - Francis Town - Gaborone - Johannesburg - Durban)	SAF / Beit Bridge-Johannesburg	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	SAF / Johannesburg-Harrismith	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Kazungula - Nata - Francis Town - Gaborone - Johannesburg - Durban)	SAF / Harrismith-Durban	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	DRC / Kolwezi-Lubumbashi	Paved/Unpaved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Kazungula - Nata - Francis Town - Gaborone - Johannesburg - Durban)	DRC / Lubumbashi-Kasumbalesa	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Chingola-Kapiri Mposhi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Kazungula - Nata - Francis Town - Gaborone - Johannesburg - Durban)	ZAM / Kapiri Mposhi-Lusaka	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Lusaka-Livingstone/Kazungula	Paved	JICA (2010)	Good/Poor (30)	JICA (2010)
(Kolwezi - Kasumbalesa - Chingola (including traffic from Solwezi) - Kapiri Mposhi - Lusaka - Kafue - Livingstone - Kazungula - Nata - Francis Town - Gaborone - Johannesburg - Durban)	BOT / Kazungula/Livingstone-Pandamatenga	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	BOT / Pandamatenga-Nata	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	BOT / Nata-Sebina Turnoff	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	BOT / Sebina Turnoff-Francistown	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	BOT / Francistown-Gaborone	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	BOT / Gaborone-Johannesburg	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	SAF / Johannesburg-Durban	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	DRC / Kolwezi-Lubumbashi	Paved/Unpaved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	DRC / Lubumbashi-Kasumbalesa	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZAM / Kasumbalesa-Chingola	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	ZAM / Chingola-Kapiri Mposhi	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
	ZAM / Kapiri Mposhi-Nakonde/Tunduma	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	ZIM / Tunduma-Mbeya	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	TNZ / Mbeya-Igawa	Paved	AfDB (2003)	Good	AfDB (2003)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Igawa-Iringa	Paved	AfDB (2003)	Poor	AfDB (2003)
	TNZ / Iringa-Iyovi Bridge	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Iyovi Bridge-Melela	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	TNZ / Melela-Sangasanga	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Sangasanga-Chalinze	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	TNZ / Chalinze-Mlandizi	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Mlandizi-Ubungo	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	TNZ / Ubungo-Dar Es Salaam	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Dar Es Salaam-Ubungo	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
	TNZ / Ubungo-Mlandizi	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Mlandizi-Chalinze	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	TNZ / Chalinze-Sangasanga	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Sangasanga-Iyovi Bridge	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
	TNZ / Iyovi Bridge-Iringa	Paved	JICA (2010)	Poor	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Iringa-Igawa	Paved	JICA (2010)	Fair/Poor	JICA (2010)
	TNZ / Igawa-Mbeya	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	TNZ / Mbeya-Tunduma	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	TNZ / Tunduma-Songwe/Karonga	N/A	-	N/A	-
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	MLW / Songwe/Karonga-Chiweta	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	MLW / Chiweta-Mzuzu	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	MLW / Mzuzu-Mzimba	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	MLW / Mzimba-Lilongwe	Paved	JICA (2010)	Fair	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	MLW / Lilongwe-Blantyre	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	MLW / Blantyre-Mwanza (Mozambique Border)	Paved	JICA (2010)	Good/Fair	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	MZQ / Zobue (Malawi Border)-Nyamapanda	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	ZIM / Nyamapanda (MZQambique Border)-Harare	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	ZIM / Harare-Beit Bridge	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	SAF / Beit Bridge-Johannesburg	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	SAF / Johannesburg-Harrismith	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	SAF / Harrismith-Durban	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	ZAM / Lusaka-Mchinji (Malawi)/Chipata	Paved	JICA (2010)	Fair/Poor	JICA (2010)
	MLW / Mchinji/Chipata-Lilongwe	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
(Dar-es-Salaam - Mbeya - Lilongwe)	MLW / Lilongwe-Blantyre	Paved	JICA (2010)	Good	JICA (2010)
	DRC / Matadi-Kinshasa	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	DRC / Kinshasa-Bumba	Unpaved	AICD (2010)	N/A	-
	DRC / Bumba-Kisangani	Unpaved	AICD (2010)	N/A	-
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	DRC / Kisangani-Bunia	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	DRC / Kisangani-Pene Tungu	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	DRC / Pene Tungu-Lubutu	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
	DRC / Lubutu-Musenge	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	DRC / Musenge-Bukavu	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	DRC / Bunia-Bukavu	N/A	-	N/A	-
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	CNG / Pointe Noire-Hinda	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	CNG / Hinda-Ngela	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	CNG / Ngela-Brazzaville	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
	CNG / Brazzaville-Gamakala	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	CNG / Gamakala-Olono	Unpaved	AICD (2010)	N/A	-
	CNG / Olono-Cuvette	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	CNG / Cuvette-Likounda	Unpaved	AICD (2010)	N/A	-
	CNG / Likounda-Matoko	Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)
Matadi-Kinshasa-Bumba-Kisangani Corridor	CNG / Matoko-Bangui	N/A	-	N/A	-

Douala-N' Djamena-Bangui Corridor	CAM / Douala-Edea	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CAM / Edea-Yaounde	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CAM / Yaounde-Adzoumou	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	CAM / Adzoumou-Ekoua	Paved	AICD (2010)	Good/Fair	AICD (2010)	
	CAM / Ekoua-Ayos	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	CAM / Ayos-Bertoua	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	CAM / Bertoua-Garoua Boulai/Beloko (CAR Border)	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CAR / Garoua Boulai/Beloko-Bouar	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CAR / Bouar-Bangui	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
	CAM / Garoua Boulai-Ngaoundere	Unpaved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
	CAM / Ngaoundere-N'Djamena	Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
	Lome-Tema-Ouagadougou- Niamey- Bamako Corridor	MLI / Bamako-Koloko (Burkina Faso Border)	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
		BUR / Koloko (Mali Border)-Sabou	Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)
		BUR / Sabou-Ouagadougou	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)
BUR / Ouagadougou-Fada Ngourma		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
BUR / Fada Ngourma-Kantchari (Niger Border)		Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
NGR / Tabare (Burkina Faso Border)-Niamey		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
BUR / Ouagadougou-Paga (Ghana Border)		Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
GHA / Paga (Burkina Faso Border)-Bolgatanga		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
GHA / Bolga-Buiepe		Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
GHA / Buiepe-Techiman		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
GHA / Techiman-Kumasi		Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
GHA / Kumasi-Suhum		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
GHA / Suhum-Accra/Tema		Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
BUR / Koupela-Tenkodogo		Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)	
BUR / Tenkodogo-Senkanse (Togo Border)		Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
TOG / Senkansa-Tandjouare		Unpaved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
TOG / Tandjouare-Kande		Unpaved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
TOG / Kande-Aleheride		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
TOG / Aleheride-Sotouboua		N/A	-	N/A	-	
TOG / Sotouboua-Notse		Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
TOG / Notse-Tserie		N/A	-	N/A	-	
TOG / Tserie-Lome		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
NGR / Niamey-Dosso		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
NGR / Dosso-Gaya (Benin Border)		Paved	AICD (2010)	Good/Fair	AICD (2010)	
BEN / Gaya (Niger Border)-Parakou		Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
BEN / Parakou-Bohicon		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
BEN / Bohicon-Porto Novo		Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
NGA / Lagos-Akrake (Togo Border)		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
TOG / Akrake (Nigeria Border)-Lome (Ghana Border)		Paved	AICD (2010)	Poor	AICD (2010)	
GHA / Lome (Togo Border)-Takoradi		Paved	AICD (2010)	Good	AICD (2010)	
GHA / Takoradi - Elubo (Cote d'Ivoire Border)	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)		
IVO / Elubo (Ghana Border)-Abidjan	Paved	AICD (2010)	Fair	AICD (2010)		

1) N/A: Not available

2) JICA (2009): data collected through "JICA, 2009, The Research on the Cross-Border Transport Infrastructure: Phase 3"

3) JICA (2010): data collected through "JICA, 2010, Preparatory Survey for Southern Africa Integrated Regional Transport Program

4) AfDB (2003): AfDB (2003) & UNECA, 2003, Review of the Implementation Status of the Trans African Highways and the Missing Links

5) AICD (2010): Interactive Infrastructure Atlas Maps in PDF on AICD homepage as of July 2010

主要道路回廊の整備プロジェクトを以下に示す。

Corridor	Name of Project/ID	Project Type (Construction/ Rehabilitation)	Location/Section (A-B)	Financier	Cost (US\$Million)	Length (km)/ Width (m) (in case of roads)	Activities	Status(Pipeline=Preparation, Active=F/S, D/D, Implementation)	Start(Year)	End(Year)	Remarks
Niger Development Corridor	Niger	Toll road construction	Dakar-Diamniadio	WB	50			Pipeline	?	?	
	Dakar Diamniadio Toll Highway Project/P087304	Toll road construction	Dakar-Diamniadio	AFDB, AFD, GoS, Privates	Total: 264.5; AFD: 49; AFD: 33; Concessionaire: 110.7; GoS: 71.8	35		Active	Jul-09		
Guinea/Senegal South Corridor Development Project	Construction	Tambacounda-Labe	AFDB	85	385		Active	Dec-06			
	Road Improvement	Kedougou-Faleme	AFDB; JICA	Total: ¥32.7B; JICA: ¥960M	112		Active	Mar-06			
	Bridge Construction	Faleme Bridge (Senegal/Mali) & Bafing and Bale Bridge (Mali)	AFDB, JICA	JICA: ¥ 3.8 B	Faleme (0.25); Bale (0.11); Bafing (0.238)		Pipeline				
Second Transport Sector Project/P090075	Road Rehabilitation	Kita-Toukoto-Bafoulabe	WB	Total: 101.6	210		Active	May-07	Scheduled for 2011		
	Road Rehabilitation	Bandiagara-Douentza		IDA: 90	140						
3rd Bridge on River Niger in Bamako	Construction	Kati-Kita-Saraya	AFDB, AU/NEPAD	500	345		Active	2005	2007		
	Construction	Sotuba	China	74	1.4		Pipeline				GOMali/ECOWAS
Senegal	Road Rehabilitation	Mbour Fatick	EU	13M€	60			8th			
	Road Rehabilitation	Sokone-Karang	EU	26M€	43		Closed	8th	2003		
	Road Rehabilitation	Diouloulou-Bijonona-Seleti	EU	8.9 M€	66		Closed	Jul-01	Aug-03		
	Road Rehabilitation	Mpack-Ziguinchor-Cap Skirring-Kabrousse	EU	26 M€	90		Closed	9th	Dec-07		
	Road Rehabilitation	Kaolack-Tambacounda	EU		289			9th			
	Road Rehabilitation	Diema-Nioro	EU	18 M€	96			9th			
	Road Rehabilitation	Didieni-Diema	EU	17 M€	178			9th			
	Road Rehabilitation	Kayes-Kidira	EU	29 M€	96			8th			
	Road Improvement	Konobougou-Baroueli	PST2 (IDA)	3.5 B FCFA	20		N/A	N/A			
	Road Rehabilitation	Douentza-Gossi-Gao	PACT	45 B FCFA	386		N/A	N/A			
Mali	Road Rehabilitation	Faladié-Ségou	PST2 (IDA)	33 B FCFA	180		N/A	N/A			
	Road Improvement	Zantiébougou-Kolondiéba-Frontière RCI	PST2 (IDA)	27 B FCFA	130		N/A	N/A			
	Road Improvement	Didieni-Goumbou-Nara	PST2 (IDA)	25 B FCFA	176		N/A	N/A			
	Road Improvement	Fana-Diolla	PST2 (IDA)	6 B FCFA	40		N/A	N/A			
	N/A	Kayes-Sadiola-Kéniéba	PST2 (IDA)	45 B FCFA	250		N/A	N/A			
	Road Improvement	Gao-Bourem	BID	12 B FCFA	95		N/A	N/A			
	Road Improvement	Bandiagara-Bankass-Koro-Burkina Faso	BOAD, BIDC, BID, BADEA, UEMOA	20,536 B FCFA	159		N/A	N/A			
	Road Improvement	Goma Coura- Nampala - Léré - Niafunké - Goundam -Diré - Tomboutou	IO FED	78 B FCFA	514		Pipeline				
	Road Improvement	Bamako-Kangaba	Budget nat	17 B FCFA	90		N/A	N/A			
	Road Improvement	Sékoto-Bafing-éniéba-Falémé	PR2, BAD, BOAD	43 B FCFA	262		N/A	N/A			
	Road Improvement	Kayes-Diamou-Bafoulabé	FKDA, FSD, OPEP	25 B FCFA	150		N/A	N/A			
	Road Rehabilitation	Bougouni-Sikasso	PR1, BAD, BOAD	23 B FCFA	210		N/A	N/A			
	Road Rehabilitation	Bobo Dioulasso-Boromo	EU	66 M€	169			9th			
	Road Rehabilitation	Ouagadougou-Koupela	EU	35 M€	131			9th			
	Road Rehabilitation	Koupela-Piega	EU		141			8th			
Burkina Faso	Reinforcement	Ouagadougou-Po-Ghana Border	AFDB; GoB	29,915 M FCFA					Scheduled for 2011		
	Reinforcement	Ouagadougou-Sakinse	WB	29,250 M FCFA	54		Pipeline	Scheduled for 2010	Scheduled for 2011		
	Pavement	Sabou-Koudougou-Didyr	MCA	15,908.7 M FCFA	76		Pipeline	Scheduled for 2011	Scheduled for 2013		
	Pavement	Dedougou-Nouna Djibasso-Mali Border	MCA	33,952.7 M FCFA	145		Pipeline	Scheduled for 2010	Scheduled for 2013		
	Construction	Koudougou-Dedougou	BADEA; IDB; OPEC	BADEA: 8; IDB: 16.3; OPEC: 8							
	Construction	N' Dali-Cicandou-Frontiere Negeria	Abu Dhabi	10							
	Niger	Maintenance	Dosso-Dogondoutchi	EU		137			Scheduled for 2005	Scheduled for 2006	
Sierra Leone		Dogondoutchi-Birnin-Konni	EU		145						
		Kenema-Pendembu	IDB	12.4							
Togo		Dapaong Ponio-Burkina Border	IDB	10.9							
Gambia		Brikama-Dimbaya-Dar Silami	BADEA	7.5							

Corridor	Name of Project/ID	Project Type (Construction/Rehabilitation)	Location/Section (A-B)	Financier	Cost (US\$Million)	Length (km)/Width (m) (in case of roads)	Activities	Status(Pipeline=Preparation, Active=F/S, D/D, Implementation)	Start(Year)	End(Year)	Remarks	
Senegal Mauritania Corridor	Rosso(Senegal-Mauritania) Bridge	Construction	Rosso Bridge, Mauritania/Senegal	AFDB/NEPAD-IPPF	40	0.8		Pipeline			SATA	
	Senegal	Road Rehabilitation	Mbour-Fatick	EU	13M€	60				8th		
		Road Rehabilitation	Sokone-Karang	EU	26M€	43		Closed	8th	2003		
		Road Rehabilitation	Diouloulou-Bignona-Seleti	EU	8.9 M€	68		Closed	Jul-01	Aug-03		
		Road Rehabilitation	Mback-Ziguinchor-Cap Skirring-Kabrousse	EU	28 M€	90		Closed	9th	Dec-07		
	Gambia	Road Rehabilitation and Road Maintenance	Seleti-Karang	EU	44M€(budget 8th-9th)	90(partial)						
	Guinea Bissau	Road Rehabilitation and Road Maintenance	Senegal Border(Mpack)-Guinea Border (Quebo)	EU	35M€(budget 8th-9th)	400(partial)						
	Guinea Conakry	Road Rehabilitation and Road Maintenance	Guinea Bissau border (Quebo)-Sierra Leone border (Pamalap)	EU	63M€(budget 8th-9th)	380(partial)						
	Sierra Leone	Road Rehabilitation and Road Maintenance	Freetown-Conakry	EU	22 M€/42M€ budget(8th-9th)	300(partial)						
	Ghana	Road Rehabilitation and Road Maintenance	Ivory Coast border (Aboisso)-Togo border (Denu/Lome)	EU	22M€	640(partial)						
	Trans-Gambia River Crossing Project/P-Z1-DB0-046	Construction	Gambia River	AFDB/NEPAD-IPPF	75	942		Pipeline				OMVG/Gambia/Senegal
	Bandajuma-Zimmi-Mano River Bridge	Construction	Bandajuma-Zimmi-Mano River	AFDB/NEPAD-IPPF	1 (Feasibility Study)	97		Pipeline				ECOWAS
	Trans West African Highway	Missing link between Guinea Conakry and Guinea Bissau/Dakoro, Projet de route Boke-Quebo/P-Z1-DB0-016	Construction	Boke-Quebo (Guinea-Guinea Bissau)	AFDB	31	206		Lending			
Lagos Abidjan Corridor	Abidjan-Lagos Transport and Transit Facilitation Project/P096407	Road Improvement	Agona-Elubo border post (Ghana)			110						
		Road Improvement	Godomey-Pahou (Benin)			17						
		Road Improvement	Aneho-Hillacondii (Togo)			8						
	The Port of San Pedro and Associated Infrastructure	Upgrading and Rehabilitation	San Pedro Port in Cote d'Ivoire	AFDB/NEPAD-IPPF	1.8 (Feasibility study?)	N/A		Pipeline			ECOWAS	
	Kasoa-Yamoransa road rehabilitation project	Road Improvement	Kasoa-Yamoransa	AFDB/JICA		98.2		Active	Dec-03			
Lagos Mombasa Corridor(West)	Douala Infrastructure Project/P074490	Road Rehabilitation	Boulevard de la Besseke-Pont Joss	WB	Total: 71.95; IDA: 56.35	2		Closed	Jul-02	Dec-09		
		Road Rehabilitation	Point Joss-Place Leclerc	WB		0.6						
		Road Rehabilitation	Boulevard portuaire Entrée pont sour le Wouri	WB		0.6						
		Road Rehabilitation	Ndekoti-Av.Japoma Bd de l'unité-Place Leclerc	WB		2.3						
		Road Rehabilitation	Camp Yabassi-Ndokoti	WB		3.9						
		Road Rehabilitation	Penetrante Est-Penetrante Est	WB		4.05						
		Road Rehabilitation	Rue de Japoma (Ndokoti-Logababa) Rue de Japoma (Japoma)	WB		6						
		Road Rehabilitation	Carrefour Ndokoti-Axe Lourd Douala-Yaounde	WB		2.9						
	DRC Multi-modal Transport/P092537	Enhancement of operation	West/North-East Corridor: through Matadi, Kinshasa, Mbandaka, Kisangani, Bukavu	WB	90	?		Pipeline				
	DRC Emergency Multi Sectoral Rehab & Recovery ERL Supplemental/P096305	Road Rehabilitation	Kikwit-Batshamba	WB	18.5	95		Closed	Sep-05	2008		
	Third Phase of Road Development/P074079	Upgrading and Strengthening	Kampala-Gayaza-Zirobwe-Wobulenzi	GoU	39.5	44		Active	Sep-04			
		Upgrading and Strengthening	Soroti-Dokolo-Lira	WB, GoU	IDA: 58.4; GoU: 25	123						
	Second Phase of Road Development Project/P065436	Upgrading and Strengthening	Busega-Mityana	GoU	47.2	57						
		Bitumen Upgrading	Karuma-Okyio-Pakwach	WB	Total: 84.63; IDA:	108		Closed	Jul-01	Jun-08		
	Transport Facilitation Programme for the Bamenda-Mamfe-Abakaliki-Enugu Corridor	Rehabilitation and Reconstruction	Bamenda-Enugu	AFDB/JICA	¥45.6 B	443 total: JICA: 90 (between Bachuo Akagbe, Mamfe and Ekok/Mfum); AFDB: 353			Active	2009		
Bamenda-Batibo			AFDB	42								
Batibo-Numba			AFDB	20								
Numba-Bachuo Akagbe			AFDB	50								
Bachuo Akagbe-Mamfe			JICA	21								
Mamfe-Ekok/Mfum			JICA	70								
Ekok/Mfum-Ogoja			AFDB	75								
Ogoja-Abakaliki			AFDB	85								
Abakaliki-Enugu			AFDB	80								

Corridor	Name of Project/ID	Project Type (Construction/Rehabilitation)	Location/Section (A-B)	Financier	Cost (US\$Million)	Length (km)/Width (m) (in case of roads)	Activities	Status(Pipeline=Preparation, Active=F/S, D/D, Implementation)	Start(Year)	End(Year)	Remarks
Lagos Mombasa Corridor(West)	Rail Bridge on the Congo River	Construction	Brazzaville-Kinshasa	AFDB/NEPAD-IPPF	1.5	3.5		Pipeline			ECCAS
	Road Sector Support Project II / P-UG-DB0-018	Upgrading and Construction	Fort Portal-Lamia	AFDB	78	103		Active	Nov-09		
	Cameroon	Rehabilitation & Maintenance	Nigerian border (Ekok)-CAR border (Garoua Boulai)	EU	52M€	1044					
	Central African Republic	Rehabilitation & Maintenance	Garoua Boulai-Bangassou	EU	63.5 M€	1319					
	Uganda	Reconstruction	Mbarara-Kampala	EU	92 M€	212		9th EDF			
		Upgrading	Bugiri-Jinja	EU/EDF	104	73		Active	Jul-06	Scheduled for Sep-09	
	Kenya	Rehabilitation	Mai Mahiu-Naivasha-Lanet	EU	84 M€	97		Closed	Jul-05	Jul-08	
		Rehabilitation	Timboroa-Eldoret-Webuye-Malaba	EU	Total: 71.5 M€ EU 9th EDF: 57 M€	193		Pipeline	Scheduled for 2009		
		Rehabilitation	Namanga-Athi River	AFDB/GoK	156.3	136		Active	Nov-07	Scheduled for 2010	
		Rehabilitation	Nairobi-Thika	AFDB/GoK	26	41		Pipeline			
	Upgrading	Isiolo-Merille River	AFDB	55 M€	136		Active		Scheduled for 2010		
	Rehabilitation	Muranga-Sagana-Marua	GoK	312.7 M Kenyan Shillings	55		Active		Scheduled for 2009		
Tripoli Windhoek Corridor	Cameroon	Rehabilitation	Ngaoundéré-Garoua Boulai	AFDB, WB, EU	80M€	254		Pipeline			
	National Transport Program Support Project/P035672	Strengthening Paved Roads	N'Djamena-Guelendeng	WB	83	144		Closed	Oct-00	Jan-08	
		Strengthening Paved Roads	N'Djamena-Djermaya	WB		27					
		Strengthening Paved Roads	Djermaya-Dandi	WB		89					
		Strengthening Paved Roads	Walia-N'Gueli bridge	WB		27					
	Fougamou-Mouila-Ndende-Doussala Road(Gabon and Congo)	Upgrading	Fougamou-Mouila-Ndende-Doussala	AFDB/NEPAD-IPPF	0.7	237		Pipeline			ECCAS
	Trans-Caprivi Corridor	Construction	Port of Walvis Bay Expansion; Zambia/DRC	AFDB/NEPAD-IPPF	200	N/A		Pipeline			Walvis Bay Corridor Group
		Rehabilitation	Chabboboma-Sinazeze	NRFA	3 BZK	81.5		On-going/ Active			
	Rail Road bridge on the Congo River	Construction	Brazzaville-Kinshasa	AFDB/NEPAD-IPPF	1.5	3.5		Pipeline			ECCAS
	Chad		Arboutchatak-Bitkine	IBD	61.8						
See Lagos-Mombassa corrd											
Beira-Lobito Corridor	Road Rehabilitation and Maintenance Project/P093611	Bridge Construction	Chiawa Bridge	WB	6	0.24 (length); 0.01 (width)		Active	Mar-07		
	Mozambique	190 Small river crossings	Three provinces and four national parks	WB	9.8	N/A		Active	Mar-07		
		Rehabilitation	Beira-Machipanda	AFDB		153.5 of 287		Active	Jan-09	2016	Expected 2011
			Dondo-Inhamitanga	None		188				2013	
		Rehabilitation	Macarretane-Massingir	OPEC	20	106		Pipeline	Scheduled for 2009	Scheduled for 2011	
		Upgrading	Estima-Mágoé	GoM	40	130		Active	2008	Scheduled for 2011	
		Rehabilitation	Vanduzi-Changara	GoM, AFDB	46	154		Active	2007	Scheduled for 2009	
	Malawi					29				2010	2011
		Upgrading	Marka-Nsanje	None	7.5	50		Active	2008	2010	
		Upgrading	Nsanje-Bangula	GoM	16 M€	80		Active	2008	2010	
			Bangula-Nchalo-Chikwawa			80		Active	2008	2010	
			Chikwawa-Blantyre	None		20				2010	2011
		Rehabilitation	Blantyre-Zomba	AFDB	N/A	65				2010	2012
		Rehabilitation	Liwonde-Nsipe	AFDB		82			2010	N/A	
		Rehabilitation	Nsipe-Lilongwe	EU	7.6 M€	160		Active	2008	2010	
	Zambia	Rehabilitation	Luanshya-Kafulafuta	National Road	16 BZK	8			New/Pipeline		
		Rehabilitation	Kabwe-Chisamba via Kasavasa	NRFA	N/A	57			New/Pipeline		
		Rehabilitation	Chinsali Safwa-Kasama	NRFA	5 BZK	125			On-going/ Active		
		Upgrading	Luansobe-Mpongwe	GoZ	20 BZK	48			On-going/ Active		
		Upgrading	Kasama-Luwingu	GoZ	32.5 BZK	90			On-going/ Active		
Rehabilitation		Chirundu-Lusaka	WB	5 BZK	102			New/Pipeline			
Trans-Caprivi Corridor	Road Rehabilitation and Maintenance Project/P093611	Bridge Construction	Chiawa Bridge	WB	6	0.24 (length); 0.01 (width)		Active	Mar-07		
	190 Small river crossings	Three provinces and four national parks	WB	9.8	N/A		Active	Mar-07			
Ethiopia Sudan Corridor	Sector Development Stage III (APL3) /P091077	Road Construction	Yalo-Nehile	WB	Total: 386.7; IBD: 225	70		Active	May-07		
		Upgrading	Gonder-Debark			107					
		Upgrading	Aposto-Bore-Negele			268					
		Rehabilitation	Gedo-Nekempte			134					

Corridor	Name of Project/ID	Project Type (Construction/Rehabilitation)	Location/Section (A-B)	Financier	Cost (US\$Million)	Length (km)/Width (m) (in case of roads)	Activities	Status(Pipeline=Preparation, Active=F/S, D/D, Implementation)	Start(Year)	End(Year)	Remarks		
Northern Corridor	Northern Corridor Transport Improvement Project/P082615	Rehabilitation	Maji ya Chumvi-Miritini	WB/NFD	24.5	35		Closed	Jan-06	Aug-09			
		Rehabilitation	Sultan Hamud-Machakos turnoff	WB	39.2	55		Active	2004	Scheduled for 2009			
		Widening	Machakos Turnoff-JKIA	WB	61.6	33		Active	2004	Scheduled for Dec-12			
		Widening	Lanet-Njoro Turnoff	WB	39.2	16		Active	2004	Scheduled for Dec-12			
		Rehabilitation	Njoro Turnoff - Timboroa	WB	56.6	84		Active	2004	Scheduled for Dec-12			
		Rehabilitation	Mau Summit-Kericho	WB	86.4	55		Pipeline					
		Rehabilitation	Kericho-Nyamasaria	WB	101.7	81		Pipeline					
		Widening and Reconstruction	Nyamasaria-Kisumu Airport	WB	66.9	24		Pipeline					
		Rehabilitation and Widening	Jomo Kenyatta Int'l AP-Uhuru HW-Museum Hill	China	30	12		Closed	Apr-07	2009			
		Rehabilitation	Westlands-Limuru	EU	8.6	32		Active					
	Kenya	Rehabilitation	Mai Mahiu-Naivasha-Lanet	EU	84 M€	97		Closed	Jul-05	Jul-08			
		Rehabilitation	Timboroa-Eldoret-Webuye-Malaba	EU	Total: 71.5 M€ EU 9th EDF: 57 M€	193		Pipeline		Scheduled for 2009			
		Strengthening and Rehabilitation	Mwatate-Taveta	AfDB	50	90		Pipeline		Scheduled for 2007			
		One Stop Border Post	Malaba/Busia	WB/AfDB	2.8	N/A		Active	Feb-08	Scheduled for Feb-10			
		Maintenance	Malaba/Busia-Bugiri	KfW	30	82		Pipeline		Scheduled for Oct-09			
		Rehabilitation	Namanga-Athi River	AfDB/GoK	156.3	136		Active	Nov-07	Scheduled for 2010			
		Rehabilitation	Nairobi-Thika	AfDB/GoK	26	41		Pipeline					
		Upgrading	Isiolo-Merille River	AfDB	55 M€	136		Active		Scheduled for 2010			
		Rehabilitation	Lunga Lunga-Mombasa-Malindi	AfDB		228		Pipeline					
		Rehabilitation	Muranga-Sagana-Marua	GoK		55		Active		Scheduled for 2009			
	Uganda	Missing link	Mukono-Kampala							Aug-08			
		Upgrading	Bugiri-Jinja	EU/EDF	104	73		Active	Jul-06	Scheduled for Sep-09			
		Upgrading	Jinja-Kampala			74		Bad condition?	2007	2009			
		Construction	Kampala Northern Bypass	EU, GoU	68.3	21		Closed	May-04	2009			
		Rehabilitation	Kampala-Masaka	EU	50	124		Active	Jan-09	Scheduled for Jan-11			
		Upgrading	Masaka-Mbarara	EU	92 M€	155		Active	Jan-08	Scheduled for Jan-11			
		Pavement Rehabilitation and Strengthening	Mbarara-Ntungamo-Gatuna	EU, GoU	Total: 187M€ EU: 122M€ GoU: 45M€	168		Pipeline		Scheduled for mid-2010	Scheduled for 2013		
		Rehabilitation	Kamengo-Lukaya	GoU		52		Active	Apr-09	Scheduled for Jan-11			
		Rehabilitation	Kibuye-Nasari	EU		16		Active	2007				
		Third Phase of Road Development/P074079	Upgrading and Strengthening	Kampala-Gayaza-Zirobwe-Wobulenzi	GoU	39.5	67 (as originally planned in 2004 appraisal report); 44 (as of 2009 revised project paper)		Active	Sep-04			
	Transport Sector Development/P079414	Upgrading and Strengthening	Soroti-Dokolo-Lira	WB, GoU	IDA: 58.4; GoU: 25	123							
		Upgrading and Strengthening	Busega-Mityana	GoU	47.2	57							
		Rehabilitation	Kigali-Ruhengeri	WB	38	83			Active	May-09			
		Burundi		Bubanza-Ntamba	OPEC	10							
				Kirundo-Gasenji	OPEC	12							
		Kenya	Rehabilitation	Mtito Andei-Sultan Hamud	EU	3.2	131		Closed	2003	2006		
				Kisumu-Busia	WB		139						
		Cairo Gaborone Corridor	National Emergency Transport Rehabilitation Project/P098837	Rehabilitation	Babanousa-Wau (Railway)	WB	41.95	446		Active	Aug-06		
				Improvement	Port Sudan-Khartoum(Bridge No. 353)	WB		N/A					
				Rehabilitation	Kosti-Juba(River transport system)	WB	N/A	N/A					
Sector Development Stage III (APL3) /P091077	Road Construction		Yalo-Nehile	WB	Total: 386.7; IBD: 225	70		Active	May-07				
	Upgrading		Gonder-Debark			107							
	Upgrading		Aposto-Bore-Negele			268							
Ethiopia	Rehabilitation		Gedo-Nekempte			134							
	Rehabilitation		Komolcha-Mille	EU	55M€	154			8th,9th				
	Rehabilitation		Djibouti-Ethiopian Border		32M€	220			8th, 9th				
Zambia	SBS centrals corridors			EU					8th, 9th				
	Maintenance		Lusaka-Kabwe	WB	0.78	57			8th, 9th				
	Upgrading		Choma-Chitongo	GoZ	29 B Zambia Kwacha (BZK)	41		Active					
Kenya	Rehabilitation		Sinazongwe-Sinazeze	NRFA	N/A	N/A		New/Pipeline					
	Rehabilitation		Chabboboma-Sinazeze	NRFA	3 BZK	81.5		On-going/ Active					
	Rehabilitation		Mbala-Kasaba Bay	GoZ	20 BZK	N/A		New/Pipeline					
	Rehabilitation		Namanga-Athi River	AfDB/GoK	156.3	136		Active	Nov-07	Scheduled for 2010			
	Rehabilitation		Nairobi-Thika	AfDB/GoK	26	41		Pipeline					
	Upgrading		Isiolo-Merille River	AfDB	55 M€	136		Active		Scheduled for 2010			
Kenya	Rehabilitation	Lunga Lunga-Mombasa-Malindi	AfDB		228		Pipeline						
	Rehabilitation	Muranga-Sagana-Marua	GoK		55		Active		Scheduled for 2009				

Corridor	Name of Project/ID	Project Type (Construction/ Rehabilitation)	Location/Section (A-B)	Financier	Cost (US\$Million)	Length (km)/ Width (m) (in case of roads)	Activities	Status(Pipeline=Preparation, Active=F/S, D/D, Implementation)	Start(Year)	End(Year)	Remarks		
Central Corridor	Tanzania	Construction	Mingoyo-Lindi-Mbwemkulu	GoT	52,000 M Tanzania Shillings	95		Closed	Feb-03	Dec-07			
		Construction	Mbwemkulu-Nangurukuru	GoT	39.2 M Tanzania Shillings	95		Closed	Feb-03	Dec-07			
		Construction	Nangurukuru-Matandu			10							
		Construction	Somanga-Ndundu	KWT/OPEC / GoT	27	60			Active	Sep-08	Scheduled for 2011		
		Upgrading	Dar es Salaam Port-Kibaha	GoT?		40			Pipeline				
		Reconstruction/ Rehabilitation	Chalinze-Morogoro-Melela	DANIDA	40	140			Closed	?	2004		
		Rehabilitation	Morogoro-Dodoma	EU	48.1	265			Closed	Jul-04	Dec-06		
		Upgrading	Dodoma-Manyoni	EU, GoT	45	127			Closed	Mar-04	Jan-07		
		Upgrading	Dodoma-Singida	GoT	117.1	245			Closed	2003	2008		
		Upgrading	Singida-Sheku	AFDB	44.6 B Tanz. Shillings	110			Closed	May-05	Dec-08		
		Upgrading	Singida-Manyoni	GoT	103 B Tanz. Shillings	118			Active	Dec-07	Nov-10		
		Upgrading	Sheku-Nzega	AFDB/GoT	21	112			Closed	Apr-02	Aug-05		
		Upgrading	Nzega/Ikula-Tinde/Isaka	EU	77.1	170			Active	Aug-03			
		Rehabilitation	Isaka-Lusahunga	EU/GoT	147 B Tanzania Shillings	245			Closed	Jan-07	Scheduled for November 2008		
			Mikumi-Kilosa-Handeni-Korogwe	GoT	80 B Tanzania Shillings	336			Detailed Design				
			Singida-Babati- Minjingu	GoT, AFDB	178.4 B Tanzania Shillings	223			Pipeline				
			Kigoma-Kidahwe-Uvinza	GoT	28 B Tanzania Shillings	94			Pipeline				
			Lusahunga-Kagoma	AFDB/GoT	49	154			Active	Apr-06	Scheduled for July 2009		
			Kagoma-Muhutwe	OPEC/GoT	6	24			Closed	N/A	Apr-04		
			Muhutwe-Mutukula	AFDB/GoT	17	112			Closed	N/A	Sep-04		
			Dar es Salaam-Mlandizi	DANIDA	47.2	55			Closed	N/A	2001		
		Tanzania/Rwanda	Bridge Construction	Lusahunga-Rusumo	EU					Pipeline			
		Tanzania/Burundi/Rwanda/DRC	Upgrading	Kigoma (Mwandiga)-Manyovu	GoT/GoB	21	60			Pipeline			
Road Sector Support Project II / P-UG-DBO-018	Upgrading and Construction	Fort Portal-Lamia	AFDB	78	103			Active	Nov-09				
Burundi	Upgrading	Gitega-Karuzi-Muyinga	EU	17ME	87			Active	2004				
Rwanda		Burundi border(Kayanza)-Kigali	EU	27.3ME	75			Closed		Dec-05	Intervention under the Rwanda Road infrastructure program		
Uganda	Upgrading	Mutukula-Kyotera	AFDB	14	80			Closed	2000	2003			
	Rehabilitation	Kyotera-Masaka	EU	14	40			Pipeline					
Tazara Corridor	Road Rehabilitation and Maintenance Project/P093611	Bridge Construction	Chiawa Bridge	WB	6	0.24 (length); 0.01 (width)		Active	Mar-07				
Nacala Corridor	Infrastructure Service Project/P057761	Rehabilitation and Construction	Three provinces and four national parks	WB	9.8	N/A		Active	Mar-07				
			Rumphu-Nyika-Ghitipa	WB	16.5	150(rehabilitation of secondary and tertiary roads);		Active	Jun-06				
			Ntcheu-Tsangano-Mwanza	WB									
			Mangochi-Cape Mclear	WB									
		350(m) construction of	Bangula-Tengani-Nsanje-Makoko	WB									
	Road Rehabilitation and Maintenance	Bridge Construction	Chiawa Bridge	WB	6	0.24 (length); 0.01 (width)		Active	Mar-07				
		190 Small river crossings	Three provinces and four national parks	WB	9.8	N/A		Active	Mar-07				
	Nacala Road Corridor Rehabilitation Project/P-Z1-DBO-039	Upgrading	Nampula-Cuamba (Phase I)	JICA,AFDB, KXIM	264.2	348			Active	2009			
		Construction	Lilongwe Bypass (Phase I)		23.4	13			Active	2009			
		Rehabilitation	Luangwa-Chipata-Mwami (Phase II)		N/A	360			Lending	Scheduled for 2010			
		Upgrading	Cuamba-Mandimba (Phase III)		N/A	160			Lending	Scheduled for 2011			
		Rehabilitation	Mangochi-Liwonde (Phase III)		N/A	70			Lending	Scheduled for 2010			
		Rehabilitation	Liwonde-Nsipe (Phase III)		N/A	82			Lending	Scheduled for 2011			
Zambia	Upgrading	Mongu-Kalabo	GoZ	5 BZK	35			New/Pipeline					
	Upgrading	Kaoma-Lukulu	GoZ	N/A	N/A			New/Pipeline					
	Upgrading	Chipata-Mfuwe	GoZ	30.6 BZK	104			New/Pipeline					
	Rehabilitation	Mongu-Senanga	DANIDA	11 BZK	103			On-going/Active					

Corridor	Name of Project/ID	Project Type (Construction/Rehabilitation)	Location/Section (A-B)	Financier	Cost (US\$Million)	Length (km)/Width (m) (in case of roads)	Activities	Status/Pipeline=Preparation, Active/F/S, D/D, Implementation)	Start(Year)	End(Year)	Remarks		
Nacala Corridor	Mozambique	Upgrading	Namacurra-Nampevo	EU	31.1	152		Active	2005	Scheduled for 2009			
		Upgrading	Nampevo-Alto Molocue	EU	20	117		Active	2005	Scheduled for 2009			
		Rehabilitation	Rio Ligonha-Nampula	MCC	38	102		Pipeline	Scheduled for 2010	Scheduled for 2012			
		Rehabilitation	Namialo-Namapa (Rio Lurio)	MCC	50	148		Pipeline	Scheduled for 2010	Scheduled for 2012			
		Rehabilitation	Rio Lurio-Metéro	MCC	24	74		Pipeline	Scheduled for 2010	Scheduled for 2012			
		Upgrading	Gurué-Magige	WB	12	35		Pipeline	Scheduled for 2009	Scheduled for 2010			
		Upgrading	Mocuba-Milange	EU	91.5	171		Pipeline	Scheduled for 2009	Scheduled for 2012			
		Rehabilitation	Mzuzu - Bula - Usisya	MCC	60	167		Pipeline	Scheduled for 2010	Scheduled for 2012			
		Malawi		Rehabilitation	Nsipe-Lilongwe	EU	7.6 M€	160		Active	2008	2010	
				Rehabilitation	Lilongwe-Mchinji/Chipata	None		120			2010	2011	
North South Corridor	Road Rehabilitation and Maintenance	Bridge Construction	Chiawa Bridge	WB	6	0.24 (length); 0.01 (width)		Active	Mar-07				
	Project/P093611	190 Small river crossings	Three provinces and four national parks	WB	9.8	N/A		Active	Mar-07				
	Kazungula (Zambia-Botswana)Bridge	Construction	Kazungula Bridge on Zambezi river	AfDB/NEPAD-IPPF	70	0.72		Pipeline			SADC		
Malawi			Marka-Nsanje	None		29			2010	2011			
		Upgrading	Nsanje-Bangula	GoM	7.5	50		Active	2008	2010			
		Upgrading	Bangula-Nchalo-Chikwawa	EU	16 M€	80		Active	2008	2010			
		Construction	Thyolo-Bangula	BADEA	10								
			Chikwawa-Blantyre	None		20				2010	2011		
		Rehabilitation	Blantyre-Zomba	AfDB	N/A	65				2010	2012		
		Rehabilitation	Liwonde-Nsipe	AfDB		82				2010	N/A		
		Rehabilitation	Liwonde-Naminga	BADEA	22.7	30		Closed		2008	2010		
		Rehabilitation	Msulira-Nkhotakota (Game Reserve Section)	GoM	N/A	33				Scheduled for 2009	Scheduled for 2012		
		Rehabilitation	Dwangwa-Nkhotakota	GoM	1200	50				Scheduled for 2009	Scheduled for 2011		
		Rehabilitation	Mzuzu-Bula-Usisya	GoM	200	N/A				Scheduled for 2009	Scheduled for 2011		
		Rehabilitation	Chiweta-Mlowe	GoM	200	25				Scheduled for 2009	Scheduled for 2011		
		Rehabilitation	Kasitu-Lupanye-Kakwale	GoM	200	N/A				Scheduled for 2009	Scheduled for 2011		
		Rehabilitation	Ntaja-Nayuchi	GoM	200	47				Scheduled for 2009	Scheduled for 2011		
		Rehabilitation	Mzimba Street (Paul Kagame Roundabout-Mchinji Roundabout Section)	GoM	300	2				Scheduled for 2009	Scheduled for 2011		
		Upgrading	Karonga-Chitipa	China	70	102			Active	2008	Scheduled for 2012		
		Upgrading	Zomba-Jali-Chitakale	BADEA	57.1	102			Active	2008	Scheduled for 2011		
		Upgrading	Thyolo-Thekerani-Muona	BADEA	64.2	92				Scheduled for 2009	Scheduled for 2012		
		Upgrading	Lumbadz- Dowa	GoM	3140	34		Active		2008	Scheduled for 2011		
		Upgrading	Ekwendeni-Kafukule-Mzangwe-Mzimba Road	GoM	9017	87		Active		2008	Scheduled for 2011		
Upgrading	Old Airport-Kasiya	GoM	8500	N/A		Pipeline		Scheduled for 2010	Scheduled for 2013				
Upgrading	Bunda-Mitundu	GoM	N/A	10		Active		2008	Scheduled for 2011				
Upgrading	Chiringa-Chiradzulu	GoM	6500	91		Active		2008	Scheduled for 2011				
Upgrading	Goliati-Chiperoni	GoM	3700	16.4				2008	Scheduled for 2010				
Rehabilitation	Nsipe-Lilongwe	EU	7.6 M€	160		Active		2008	2010				
Malaba-Juba Corridor	Uganda	Upgrading	Jenda-Edingeni	Abu Dhabi	10								
		Upgrading	Gulu-Nimule	WB	100	104		Pipeline	Scheduled for Dec-09				
Mtwara Corridor	Mtwara Corridor Road	Upgrading	Vurra-Arua-Koboko-Oraba	WB	90	92		Pipeline	Scheduled for Dec-09				
		Upgrading	Dodoma-Iringa and Tunduru-Namtumbo	AfDB/NEPAD-IPPF	327.5	450		Active	Feb-10		SADC		
		Construction	Peramiho Junction-Mbinga-Mbamba Bay	GoT/MCC	62.4 B Tanz. Shillings	167		Active	2008	2011			
		Construction	Peramiho-Mbinga	AfDB	35	80		Active	2008	2011			
		Construction	Mbinga-Mbamba Bay	AfDB	31	70		Active	2008	2011			
		Construction	Masasi-Mangaka	GoT, JICA	30 B Tanz. Shillings	54		Active	2007				
		Construction	Mangaka-Tunduru	GoT	50 B Tanz. Shillings	142		FS and DD					
		Construction	Tunduru-Matemanga-Songea	MCC; GoT	48 B Tanz. Shillings	264		Pipeline					
		Construction	Ruvuma River (border between Mozambique and Tanzania)	GOT/GOM	24	0.720 (total span length); 13.5 (width)		Active	Nov-05	Scheduled for 2009/11/1		2 Access road (Unity Bridge-Nangonba, Unity Bridge-Mangaka)	
		Agadir-Cairo Development Corridor	Modernization of the Trans Maghreb Trains	Upgrading		AfDB/NEPAD-IPPF	1			Pipeline			UMA
Feeder Corridor (Tamanrasset-Bamako) of Nairobi-Addis Ababa Corridor/Mombasa-Nairobi-Addis Ababa Road Corridor	Improvement of Bamako-Segou Road to Four Lanes	Upgrading		AfDB/NEPAD-IPPF	0.3	240		Pipeline			GOMali/ECOWAS		
Nairobi-Addis Ababa Corridor/Mombasa-Nairobi-Addis Ababa Road Corridor	Construction and Upgrading	Ageremariam-Yabelo-Mega	AfDB	300.08	193		Active	Jan-10					
		Merville River-Marsabit-Turbi			245								
N'Djamena-Windhoek Corridor	Congo	Reconstruction	Ngalingolo-Gambari	EU	47M€	62.5			8th/9th				
		Road Rehabilitation	Humbe-Cahama	EU	35.4	87			Scheduled for 2008	Scheduled for 2011			
Maputo Corridor	Mozambique	Rehabilitation	Maputo (Jardim-Benfica)	WB	22.9	7		Pipeline	Scheduled for 2009	Scheduled for 2011			
		Rehabilitation	Xai Xai-Chissibuca	WB	52	96		Active	2009	Scheduled for 2011			
		Rehabilitation	Massingao-Nhachengue	WB	39.7	59		Active	2009	Scheduled for 2011			
		Rehabilitation	Macaretane-Massingir	OPEC	20	106		Pipeline	Scheduled for 2009	Scheduled for 2011			

5 Corridor Map

JICA の GIS データベースである Corridor Map の道路情報を更新し、港湾、鉄道の情報を追加整備した。以下に各輸送モードの Corridor Map を掲載する。

5.1 港湾

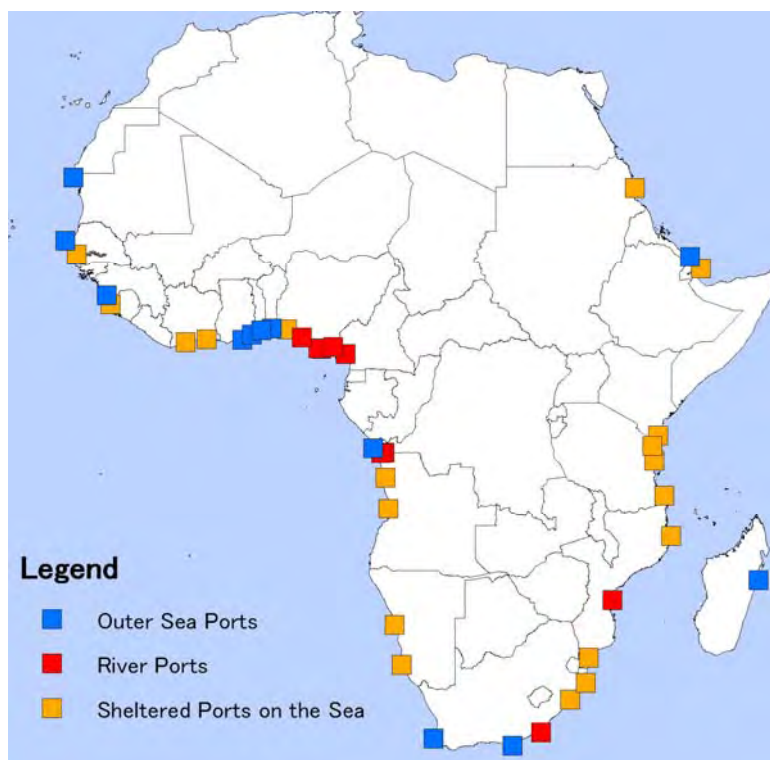
サブサハラアフリカの主要港湾のコンテナ貨物取扱量は下図のとおりである。



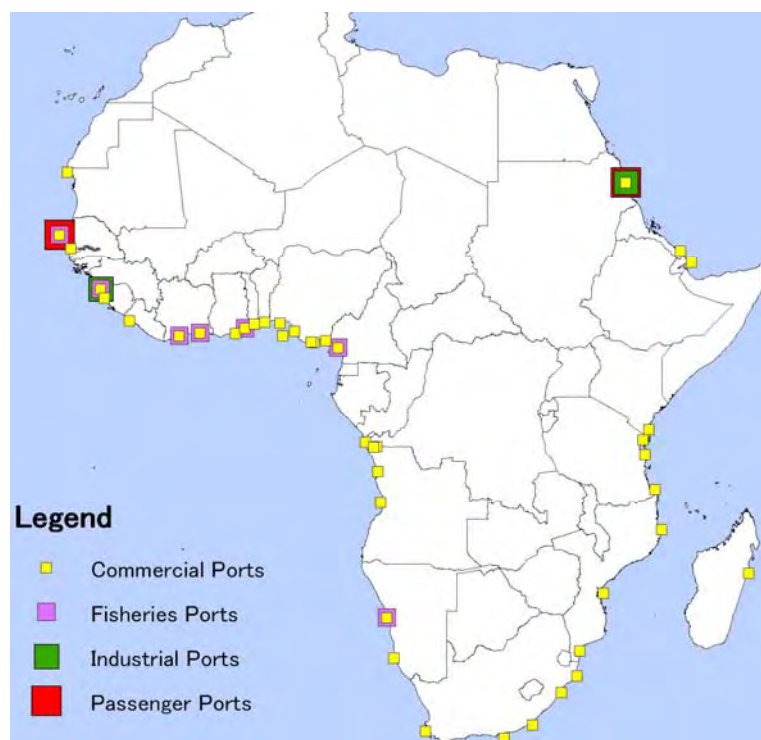
サブサハラアフリカの主要港湾のジェネラルカーゴ取扱量は下図のとおりである。



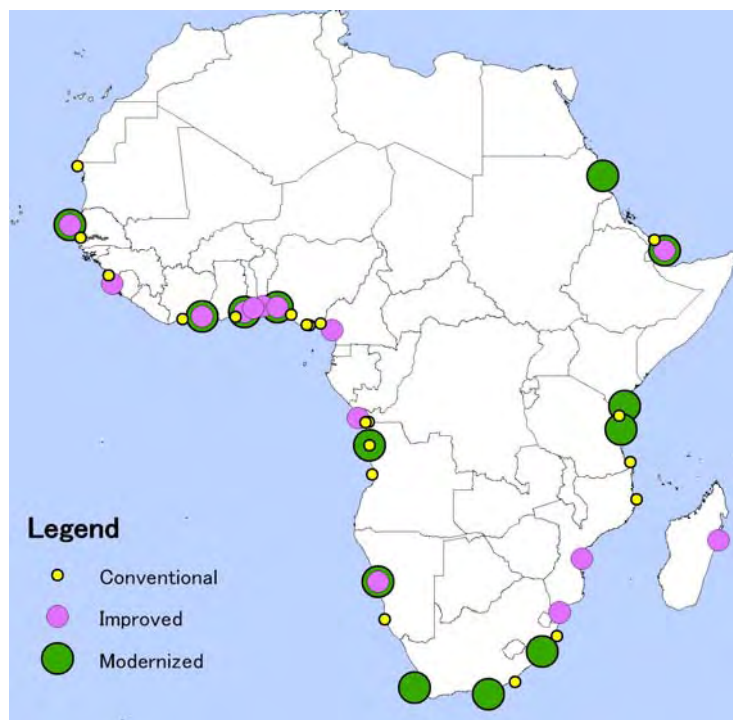
サブサハラアフリカの主要港湾は、下図のように地形類型される。



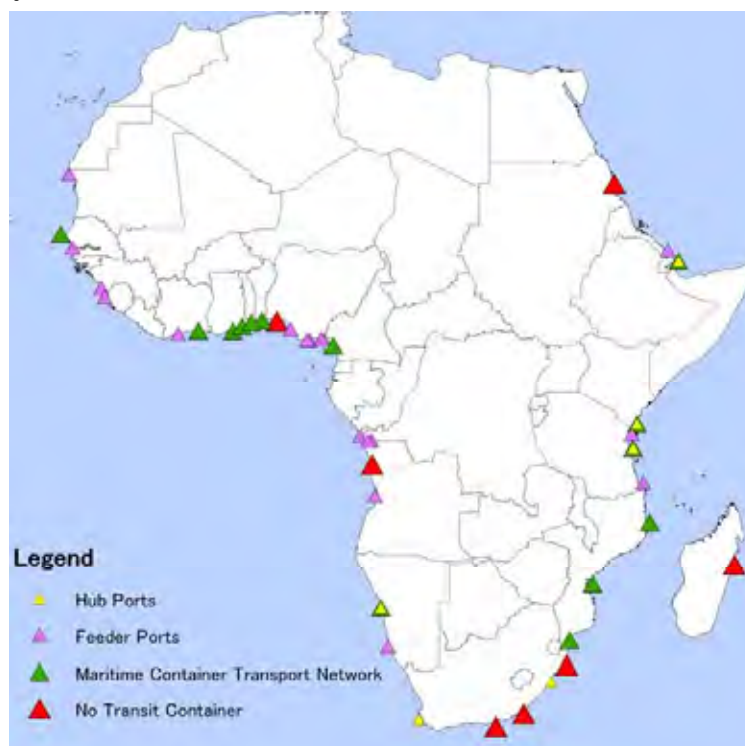
サブサハラアフリカの主要港湾は、下図のように貨物類型される。



サブサハラアフリカの主要港湾の海上コンテナ輸送施設は、下図のように類型される。



サブサハラアフリカの主要港湾の海上輸送コンテナネットワーク上の地位は、以下のよ
うに類型される。



5.2 鉄道

サブサハラアフリカの鉄道回廊主要路線運行状況は、下図のとおりである。



サブサハラアフリカの主要鉄道回廊の路線数は下図のとおりである。



サブサハラアフリカの主要鉄道回廊の軌間は下図のとおりである。



サブサハラアフリカの主要鉄道回廊のドナー整備支援状況は下図のとおりである。



5.3 道路

サブサハラアフリカの主要道路回廊の舗装状況は下図のとおりである。



出典：各国道路局等の情報を元に JICA Corridor Map を更新

サブサハラアフリカの主要道路回廊の道路状況は下図に示される。



出典：「African Development Bank, 2003, Review of The Implementation Status of the Trans African Highways and the Missing Links」 および各国道路局等の情報を元に作成

サブサハラアフリカの主要道路回廊のドナー支援状況は下図のとおりである。



出典：各国道路局等の情報を元に JICA Corridor Map を更新

6 研究会 議事概要

本研究では JICA 本部、関係事務所および調査団で研究会を開催し、研究の進捗と方針について発表および議論を行った。研究会は計 3 回実施された。各研究会の議事概要を次項以降に示す。

第一回研究会 議事概要

場所：JICA 本部 201 会議室

日時：2010 年 2 月 12 日（金）13:30～15:00

出席者（敬称略）：

西宮 宜昭	JICA	経済基盤開発部	
三宅 光一	JICA	経済基盤開発部	
伊藤 富章	JICA	経済基盤開発部	
不破 雅実	JICA	経済基盤開発部	
川原 俊太郎	JICA	経済基盤開発部	
村瀬 達哉	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発グループ
前川 憲治	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 1 課
三條 明仁	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
小泉 幸弘	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 1 課
本村 洋	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 2 課
梅永 哲	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 3 課
上野 嘉行	JICA	経済基盤開発部	計画・調整課
藤岡 崇晃	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 1 課
赤城 尚宏	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
亀田 茂岐	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
杉田 樹彦	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
若宮 愛	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
糸山 大志	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 2 課
中川 淳史	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 3 課
渋谷 圭太	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 3 課
老川 武志	JICA	アフリカ部	TICAD 推進室
上田 博之	JICA	国際協力専門員	
倉並 千秋		総括/広域運輸交通インフラ（株式会社パデコ）	
遠藤 信雄		港湾計画（株式会社パデコ）	
大堀 孝		鉄道計画（株式会社トーニチコンサルタント）	
八田 麻沙子		GIS 整備（株式会社パデコ）	
田村 康一郎		業務調整（株式会社パデコ）	

議事概要：

- (1) 国内調査の進捗報告及び調査方針について調査団よりスライド資料にて説明。
- (2) 意見交換
 - ・ 調査対象地域（西アフリカ）に関する確認
 - ・ 港湾と鉄道の接続の充実、内陸国にとっての港湾選択の重要性に関する指摘、サブサハラ地域の広域的な港湾の役割分担に関する調査の重要性

- ・ 施設整備や O&M における民間資金活用に関する調査の方向性確認
- ・ 広域の経済効果に関する調査要望
- ・ 協調融資の状況確認の必要性

以 上

第二回研究会 議事概要

場所：JICA 本部 229 会議室

日時：2010 年 5 月 20 日（金）18:15～20:15

出席者（敬称略）：

小西 淳文	JICA	経済基盤開発部	
西宮 宜昭	JICA	経済基盤開発部	
三宅 光一	JICA	経済基盤開発部	
不破 雅実	JICA	経済基盤開発部	
川原 俊太郎	JICA	経済基盤開発部	
村瀬 達哉	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発グループ
三條 明仁	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
小泉 幸弘	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 1 課
本村 洋	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 2 課
上野 嘉行	JICA	経済基盤開発部	計画・調整課
荒 仁	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
杉田 樹彦	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
宮原 藍	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
東 香織	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
脇坂 豊	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第 2 課
赤城 尚宏	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 1 課
小野 智広	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 1 課
中田 隆一	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 1 課
黒瀬 信弘	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 1 課
久保 良友	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 2 課
福沢 大輔	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 2 課
渋谷 圭太	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 3 課
平栗 一哉	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 3 課
北口 喜教	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第 3 課
梁瀬 直樹	JICA	アフリカ部	中西アフリカ第 1 課
櫛田 眞美	JICA	アフリカ部	中西アフリカ第 2 課
岩本 園子	JICA	アフリカ部	中西アフリカ第 2 課
塩谷 策	JICA	アフリカ部	中西アフリカ第 2 課
土屋 海太	JICA	アフリカ部	南部アフリカ課
阿部 記実夫	JICA	アフリカ部	南部アフリカ課
老川 武志	JICA	アフリカ部	TICAD 推進室
上田 博之	JICA	国際協力専門員	
稲田 亮		国土交通省 港湾局	
板橋 廣二		(株)オリエンタルコンサルタンツ	

神山 敦	(株)オリエンタルコンサルタンツ
倉並 千秋	総括/広域運輸交通インフラ（株式会社パデコ）
遠藤 信雄	港湾計画（株式会社パデコ）
大堀 孝	鉄道計画（株式会社トーニチコンサルタント）
田中 奈美	PPP 法制度（株式会社パデコ）
八田 麻沙子	GIS 整備（株式会社パデコ）
田村 康一郎	業務調整（株式会社パデコ）

議事概要：

- (1) 本研究の概要と研究会の進め方について（杉田）
- (2) 現地調査の結果とモデル支援プログラム/回廊について発表（調査団）
- (3) 意見交換

調査結果と分析

- ・ 国境通過にかかるコスト分析に関する指摘、鉄道の利用状況分析（貨物、旅客）に関する指摘、港湾での貨物滞留日数に関するアップデートの必要性の指摘
- ・ 提案した鉄道改善支援メニューについて、発生費用と費用対効果に関する分析必要性の指摘
- ・ 内陸部でのドライポートやチェックポイントに関する調査結果の確認
- ・ トランジット貨物輸送における価格弾力性に関する議論。輸送業者間カルテルの影響、事業者規制の必要性に関する検討
- ・ 港湾 PPP の成功事例分析に関して、契約上の課題分析の必要性指摘
- ・ ICD 整備による港湾混雑解消に関する状況確認、要因分析のプロセスに関する議論
- ・ ガーナにおけるシングルウィンドウの成果と、周辺国への展開可能性に関する議論
- ・ PPP が既に進んでいる中での、支援策のあり方に関する議論
- ・ ソフトインフラを含めた支援策構成に関する議論、日本発の支援策のあり方に関する議論

モデル回廊の選択

- ・ 将来の開発ポテンシャルを含めた回廊選択に関する議論
- ・ 道路機能の拡充を含めた回廊整備プログラムの重要性に関する議論

以 上

第3回研究会 議事概要

場所：JICA 本部 229 会議室

日時：2010年7月29日（木）18:10～20:10

出席者（敬称略）：

小西 淳文	JICA	経済基盤開発部	
三宅 光一	JICA	経済基盤開発部	
藤谷 浩至	JICA	経済基盤開発部	
三條 明仁	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第2課
鈴木 雅弘	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第1課
富永 靖久	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第1課
杉田 樹彦	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第2課
宮原 藍	JICA	経済基盤開発部	都市・地域開発第2課
紺屋 健一	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第1課
小野 智広	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第1課
中田 隆一	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第1課
赤城 尚宏	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第2課
久保 良友	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第2課
川辺 了一	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第3課
北口 喜教	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第3課
渋谷 圭太	JICA	経済基盤開発部	運輸交通・情報通信第3課
畝 伊智朗	JICA	アフリカ部	
梁瀬 直樹	JICA	アフリカ部	中西アフリカ第1課
山下 英志	JICA	アフリカ部	中西アフリカ第1課
塩谷 策	JICA	アフリカ部	中西アフリカ第2課
櫛田 眞美	JICA	アフリカ部	中西アフリカ第2課
阿部 記実夫	JICA	アフリカ部	南部アフリカ課
老川 武志	JICA	アフリカ部	TICAD 推進室
上田 博之	JICA	国際協力専門員	
塚原 健一	JICA	国際協力専門員	
都木 歩	JICA	セネガル事務所	
増田 淳子	JICA	セネガル事務所	
梅本 信司	JICA	セネガル事務所	
榎本 裕子	JICA	ガーナ事務所	
倉科 芳朗	JICA	ケニア事務所	
中村 孝雄	JICA	ケニア事務所	
坂下 優子	JICA	南アフリカ共和国事務所	
鈴木 央	JICA	横浜国際センター	
倉並 千秋		総括/広域運輸交通インフラ（株式会社パデコ）	

大堀 孝	鉄道計画（株式会社トーニチコンサルタント）
八田 麻沙子	GIS 整備（株式会社パデコ）
田村 康一郎	業務調整（株式会社パデコ）
中川 義也	株式会社パデコ プランニング部

議事概要：

- (1) Corridor Map の更新、及び今後の研究の進め方について（杉田）
- (2) 現地調査の結果とモデル支援プログラム/回廊について発表（調査団）
- (3) 意見交換

モデル支援プログラム回廊

- ・ 個別プロジェクトについて、現実的に取り組むべき案件の明示必要性の指摘
- ・ 現在の鉄道の状況、整備運営レベルの説明と緊急軌道整備プロジェクトの必要性指摘
- ・ 回廊沿線の輸出産業育成をテーマにした地域総合開発計画の必要性、JICA の強みを生かしたマスタープラン事業の提案
- ・ 鉄道整備の PPP 枠組みに関して、鉄道公社と鉄道運営会社のデマケ（上下分離方式や上下一体方式）に関する確認、現状のリスク分析や運営会社のリスク許容量に関する課題指摘、Sitarail、Transrail の状況説明
- ・ Dakar 港のマスタープラン、マリのドライポートに関する具体的な進捗状況の確認
- ・ セネガルとマリにおける鉄道整備提案に関する課題指摘
- ・ 回廊整備による経済効果に関する議論

今後の方向性について

- ・ 鉄道事業開発可能性のグループ化について、グループ化指標の妥当性に関する指摘及び議論
- ・ 道路依存の輸送体系における課題とその分析に関する議論、鉄道整備・過積載取り締まり、事業規制導入などの総合的な対策の必要性
- ・ PPP 導入におけるオプションやリスクの明示、特に人員削減対応やアセットへの政府出資に関する追加分析や記述の必要性
- ・ 世銀のコンセッション見直し、中国・韓国等の新興ドナーの動きなど、最新情報の反映の必要性
- ・ 道路・鉄道双方を含めた戦略的な整備の必要性に関する議論、広域回廊整備との関連性の強調

以 上

