

JETRO

サブサハラ・アフリカ地域における 物流・インフラプロジェクトの動向 (主要7カ国の総合分析)

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部

ロンドン事務所

2026年2月



調査概要

目的

- 本調査の目的は、サブサハラ・アフリカ（SSA）地域における貿易ルートと連結性を、主要な港湾、空港、鉄道、道路網を網羅し、包括的に分析することである。
- 本分析の範囲は、既存のインフラのマッピング、今後のプロジェクトの確認、地域およびグローバルなサプライチェーンを支える物流ハブやインターモーダル施設の評価にまでおよぶ。

対象国

- 南アフリカ共和国
- ナイジェリア
- ケニア
- ガーナ
- コートジボワール
- トーゴ
- タンザニア

対象セグメント



港湾



空港



倉庫ハブ



道路



鉄道

免責事項：

本レポートは、日本貿易振興機構（ジェトロ）ロンドン事務所が現地調査会社GlobalData UK Ltdに作成委託した調査報告書（英語）の内容を日本語に翻訳し取りまとめたものです。本レポートは、2025年10月時点の情報を基に作成しています。

本レポートに記載されているルートは、説明を目的とするものであり、実際のルートを示すものではありません。

本レポートにて提供される情報等については、正確性、完全性、目的適合性、最新性を保証するものではありませんので、当該情報等の採否は、お客様自身の判断、責任において行ってください。本レポートでの提供情報等に関連して、お客様が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ（およびGlobalData UK Ltd）はお客様に対し一切の責任を負わないものとします。

目次

I.	エグゼクティブサマリー	4
II.	マクロ経済概観	11
III.	有望プロジェクト	17
IV.	参考プロジェクト	63

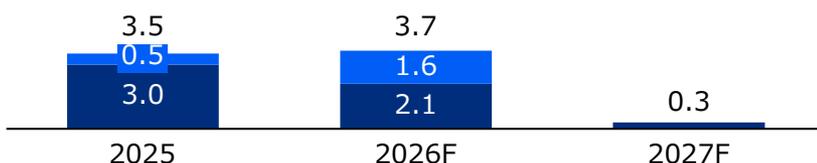
I. エグゼクティブサマリー

1 | 対象国のインフラプロジェクト市場概観（1）

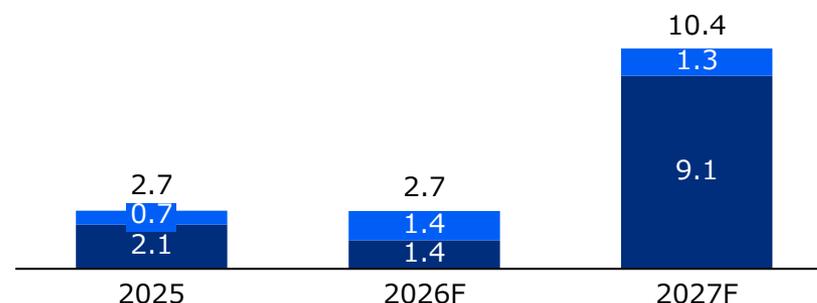
- アフリカのインフラ投資額は増加する見込みである。南アフリカ共和国（南ア）、ナイジェリア、ケニア、ガーナでは、2026年・2027年に大規模なプロジェクトが計画されている。

■ ターミナル ■ インフラ（注1）

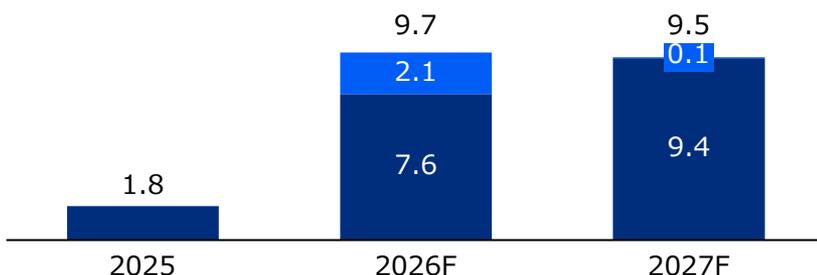
南ア（10億ドル）



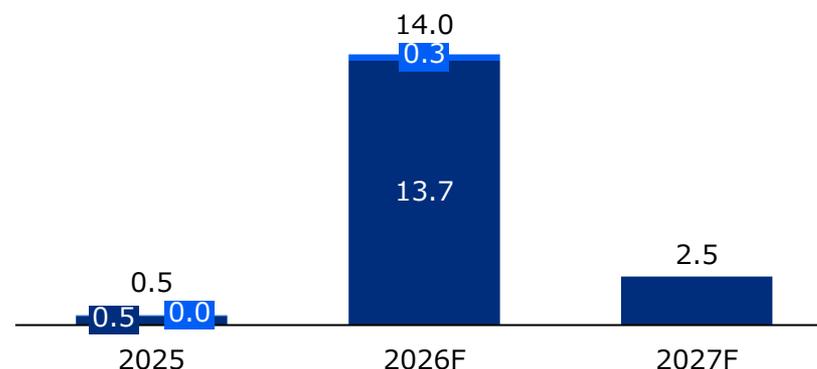
ナイジェリア（10億ドル）



ケニア（10億ドル）



ガーナ（10億ドル）



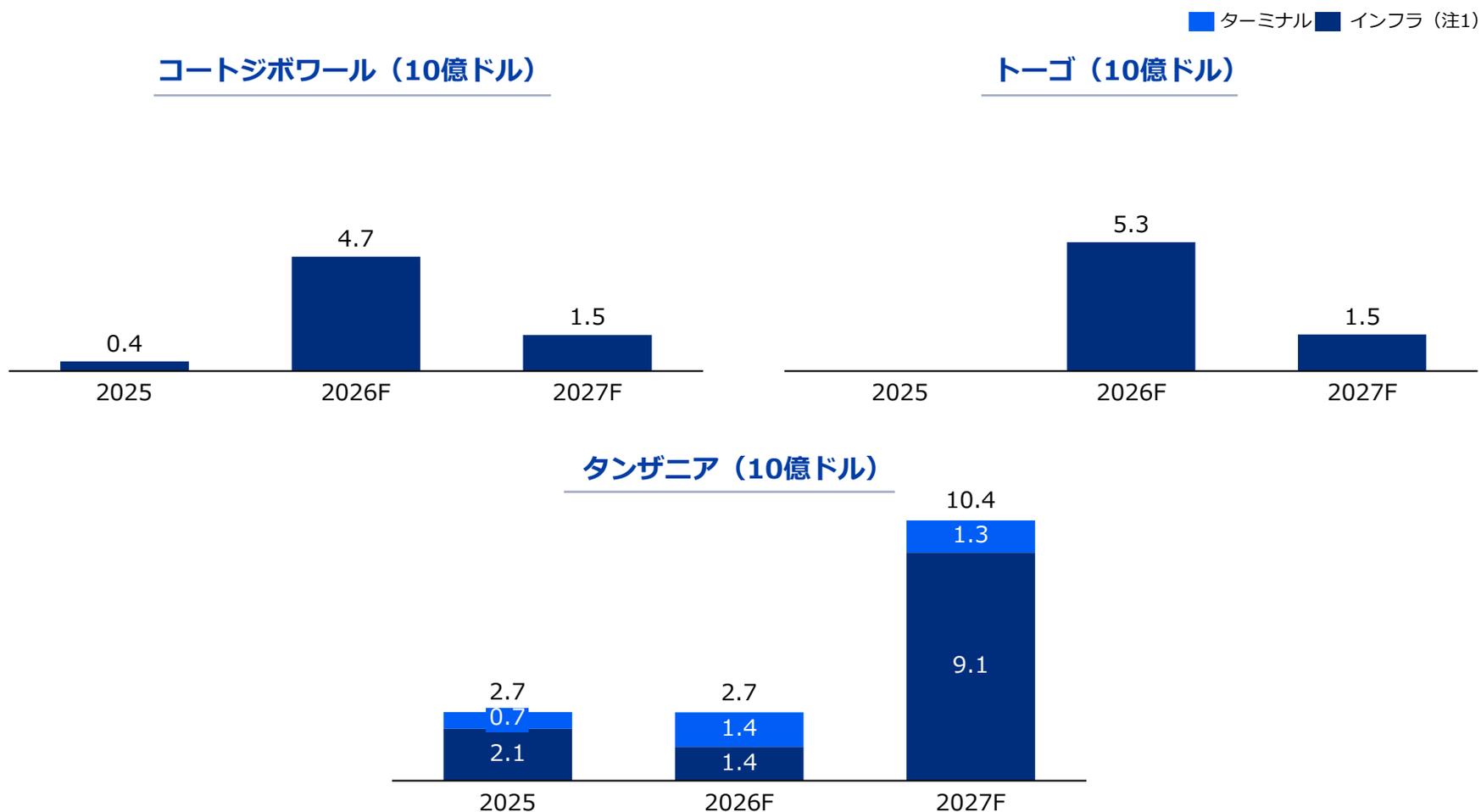
（注1）「ターミナル」は空港、駐車場、鉄道駅、港湾のプロジェクトを含む。「インフラ」には空港内の積卸場所、滑走路、港湾内の貨物積卸場所、岸壁、棟梁、堤防、鉄道、道路、インターチェンジ、街路、公益施設網、トンネルのプロジェクトを含む。

（注2）2026年以降は予測値（F：Forecast）。

（出所）MEED Projects、GlobalData

1 | 対象国のインフラプロジェクト市場概観（2）

- コートジボワール、トーゴ、タンザニアでも、インフラ投資が大幅に増加する見込みである。

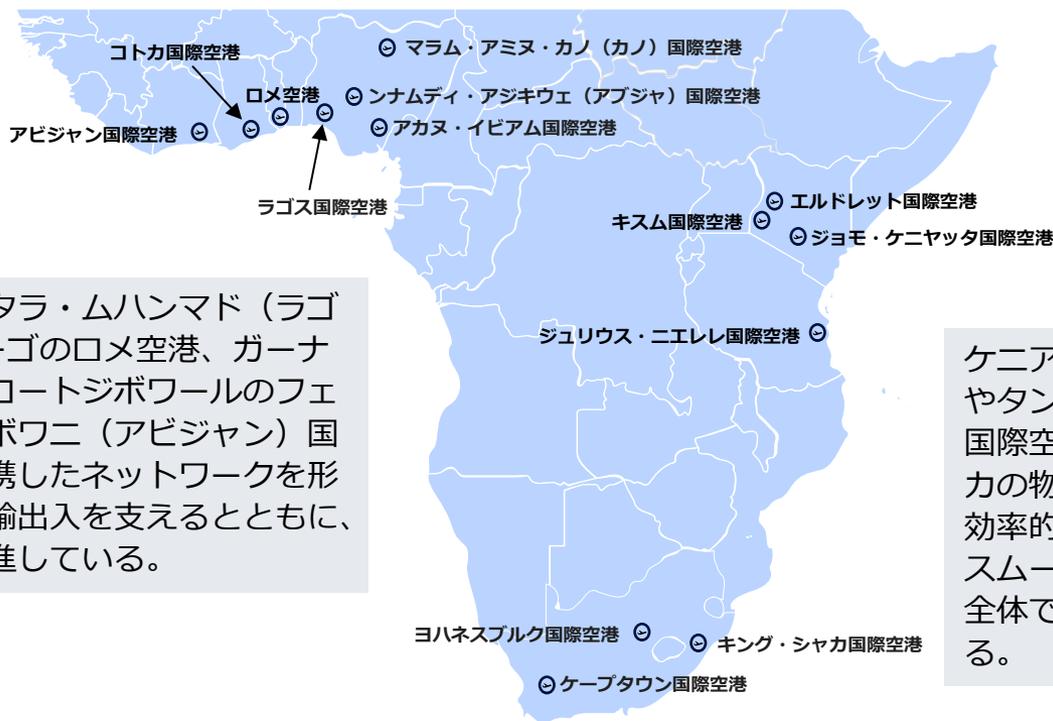


(注1) 「ターミナル」は空港、駐車場、鉄道駅、港湾のプロジェクトを含む。「インフラ」には空港内の積卸場所、滑走路、港湾内の貨物積卸場所、岸壁、棟梁、堤防、鉄道、道路、インターチェンジ、街路、公益施設網、トンネルのプロジェクトを含む。

(注2) 2026年以降は予測値（F：Forecast）。

(出所) MEED Projects、GlobalData

2 | 対象7カ国の重要インフラ：空港



ナイジェリアのムルタラ・ムハンマド（ラゴス）国際空港、トーゴのロマ空港、ガーナのコトカ国際空港、コートジボワールフェリックス・ウフエ・ボワニ（アビジャン）国際空港は、緊密に連携したネットワークを形成し、西アフリカの輸出入を支えるとともに、迅速な市場進出を促進している。

ケニアのジョモ・ケニヤッタ国際空港やタンザニアのジュリウス・ニエレレ国際空港などの主要空港は、東アフリカの物流の玄関口として機能している。効率的な国際貿易と周辺内陸市場へのスムーズなアクセスを支え、アフリカ全体でのビジネス展開の要となっている。



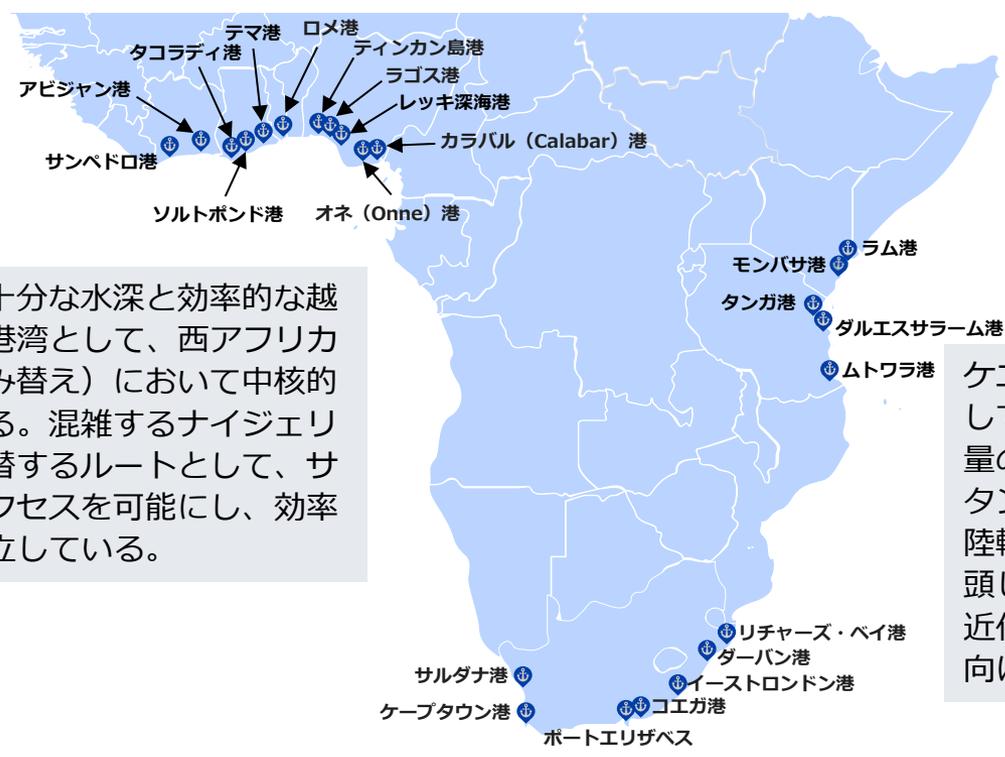
空港

南アのO・R・タンボ（ヨハネスブルク）国際空港やケープタウン国際空港は、先進的なハブ空港として、アフリカの航空輸送の中核を担っている。アフリカと世界のサプライチェーンをつなぐ戦略的な接続点として、域外との輸出入、域内の流通を支えている。

(注) 地図はおおよその位置を指す。

(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

3 | 対象7カ国の重要インフラ：港湾



ロメ港とテマ港は、十分な水深と効率的な越境物流体制を備えた港湾として、西アフリカのトランシップ（積み替え）において中核的な役割を果たしている。混雑するナイジェリアのラゴス回廊に代替するルートとして、サヘル地域市場へのアクセスを可能にし、効率的な複合輸送網を確立している。

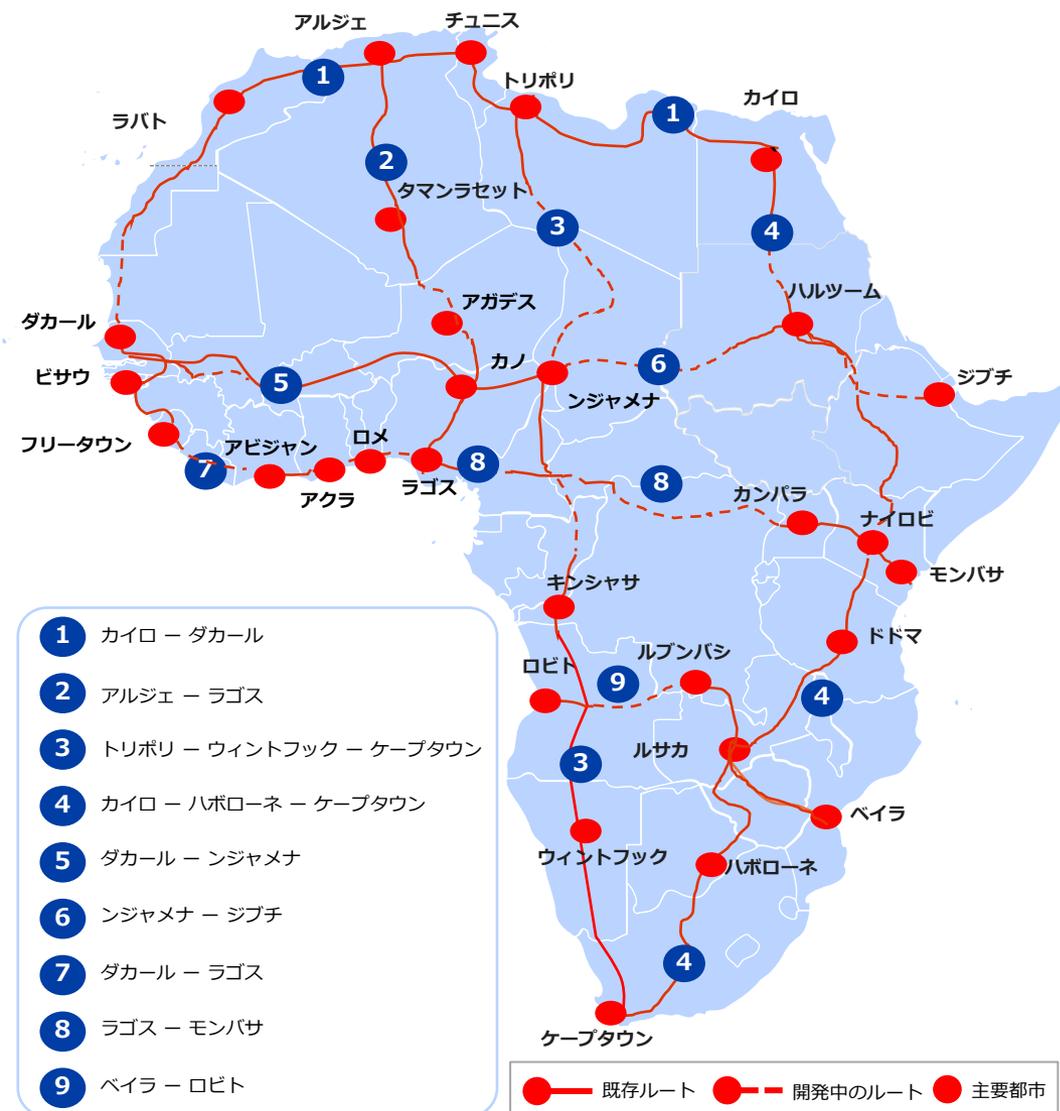
ケニアのモンバサ港は地域の玄関口としての地位を強化している一方、貨物量の増加と都市部の交通渋滞を背景に、タンザニアのダルエスサラーム港が内陸輸送ルートをめぐる競合港として台頭している。その結果、両港では港の近代化とサプライチェーンの強靱化に向けた投資が進められている。

ダーバン港とケープタウン港は、アフリカ南部の貿易を支える主要港湾である一方、慢性的な混雑やインフラ制約に伴う長期遅延リスクを背景に、荷主は代替的なハブ港経由のルートを選択する傾向にある。南部アフリカ開発共同体（SADC）におけるサプライチェーン混乱に対する脆弱性を浮き彫りにしている。

🚢 港湾

(注) 地図はおおよその位置を指す。
 (出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

4 | 重要インフラ：トランス・アフリカ・ハイウェイ（計画含む）



9つの回廊による大陸統合

9つの幹線道路で構成されるこの道路網は、アフリカ37カ国にまたがり、総延長は約6万キロメートルにおよぶ。このうち、4,496キロメートルのサヘル横断道路（5号線）のみがほぼ完成しており、さらに3つのルートが80%以上完成している。

中央アフリカにおけるインフラの空白地帯

中央アフリカでは、東アフリカと西アフリカを結ぶ東西幹線（3号線、4号線、8号線、9号線）に未舗装区間が残っており、これが同地域における道路網の最大のボトルネックとなっている。こうした未整備は、東西間の直接的な貿易を阻害し、地域貿易の拡大や大陸統合の進展を大きく制約している。

資金調達に課題

道路網の完成には約300億ドルが必要とされる一方で、アフリカの年間インフラ資金不足は680億～1,080億ドルに上る。2030年の完成目標の達成可否は、官民連携や国際機関を通じた大規模な資金調達の実現に依存している。

安全保障および維持管理上の課題

道路網の50%以上は舗装されているが、運用上の課題が残る。サヘル横断道路は全体の98%が完成し、未舗装区間は200キロメートルに過ぎないが、安全保障上の制約により実用化が阻害されている。さらに、維持管理の資金不足や、国ごとに異なる建設基準が道路の劣化を招き、完成区間の機能性を損なっている。

（注）地図はおおよその位置を指す。ルートは工事中や計画変更や中止、治安などの影響で通行不可の場合などもあり、詳細・最新状況は個別に確認する必要がある。

（出所）UNCTAD、GlobalData

5 | 対象7カ国の重要インフラ：鉄道（計画含む）



軌間の不統一がもたらす制約

アフリカでは、総延長約85,000キロメートルの鉄道網において、複数の軌間が混在している。内訳を見るとケープゲージ（1,067ミリ）が全体の約61.3%を占め、次いでメーターゲージ（1,000ミリ）が約19.2%、標準軌（1,435ミリ）が約14.5%となっている。各地で軌間の切り替えが生じるため、越境的な鉄道ネットワークの統合や効率的な貨物輸送が難しくなっている。

標準軌整備の急速な進展

2020年以降、7,000km超の標準軌鉄道が新たに計画・整備されており、地域別には東アフリカと西アフリカ（モンバサーナイロビ間、ラゴスーイバダン間、カノーマラディ間など）が中心となっている。これらの鉄道整備は、アフリカ域内の連結性や貿易の強化に加え、道路輸送と比較した時間・コスト効率の改善を目的としている。

アフリカ鉄道の中心：南アフリカ共和国

南アフリカ共和国は大陸最大の鉄道網を擁する。総延長は21,000km超におよび（主にケープゲージ）、アフリカ全体の鉄道および貨物輸送量の約25%を占め、工業製品・鉱物資源の輸出ルートの中核を形成している。

鉄道統合への戦略

アフリカ連合（AU）が掲げる「アジェンダ2063」に基づくイニシアティブであるアフリカ統合鉄道網（AIRN）は、標準軌への統一、内陸国と港湾の接続、道路輸送依存の解消を目指し、今後20年間で最大2,000億ドル規模のインフラ投資を見込む。

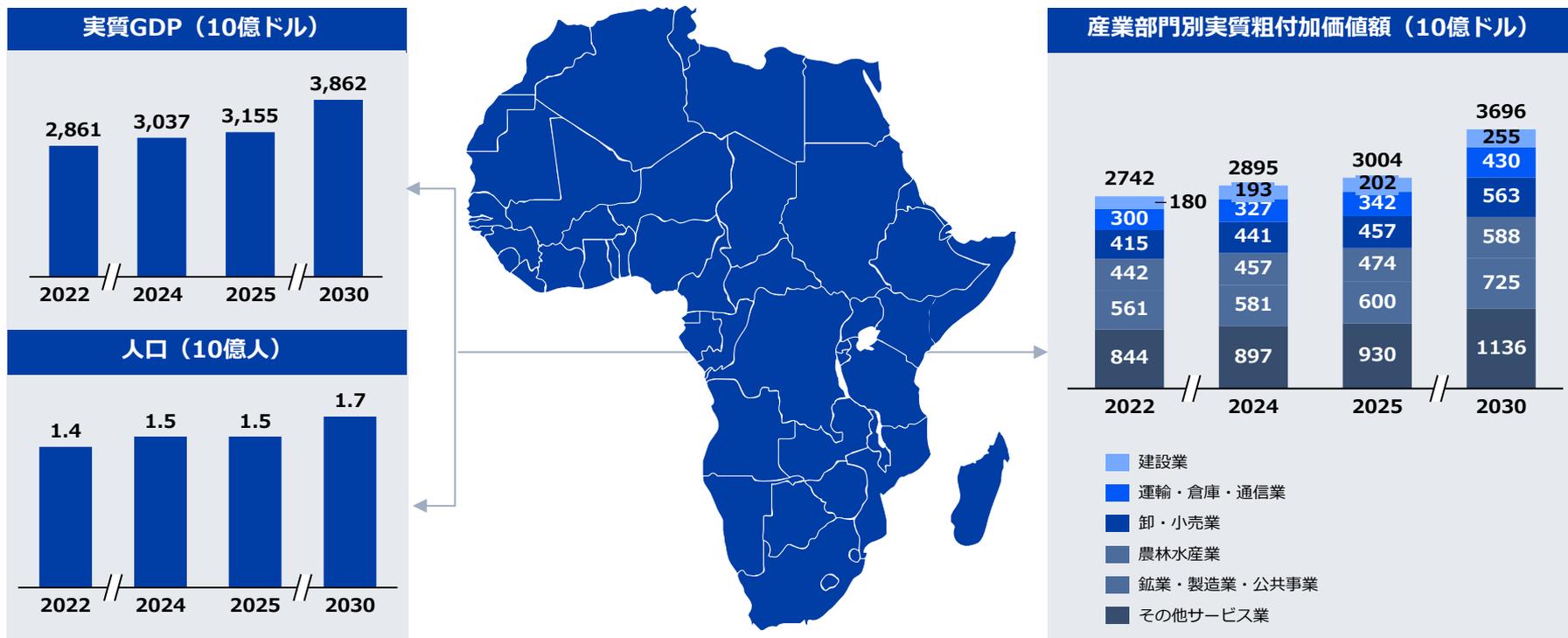
（注）地図はおおよその位置を指す。ルートは工事中や計画変更や中止、治安などの影響で通行不可の場合などもあり、詳細・最新状況は個別に確認する必要がある。

（出所）UNCTAD、GlobalData

Ⅱ. マクロ経済概観

1 | 地域分析：アフリカ

- アフリカ経済は堅調に成長しており、サービス業と製造業が高付加価値分野への移行を牽引している。一方、人口増加が続くことで、一人当たり所得の伸びは抑えられている。

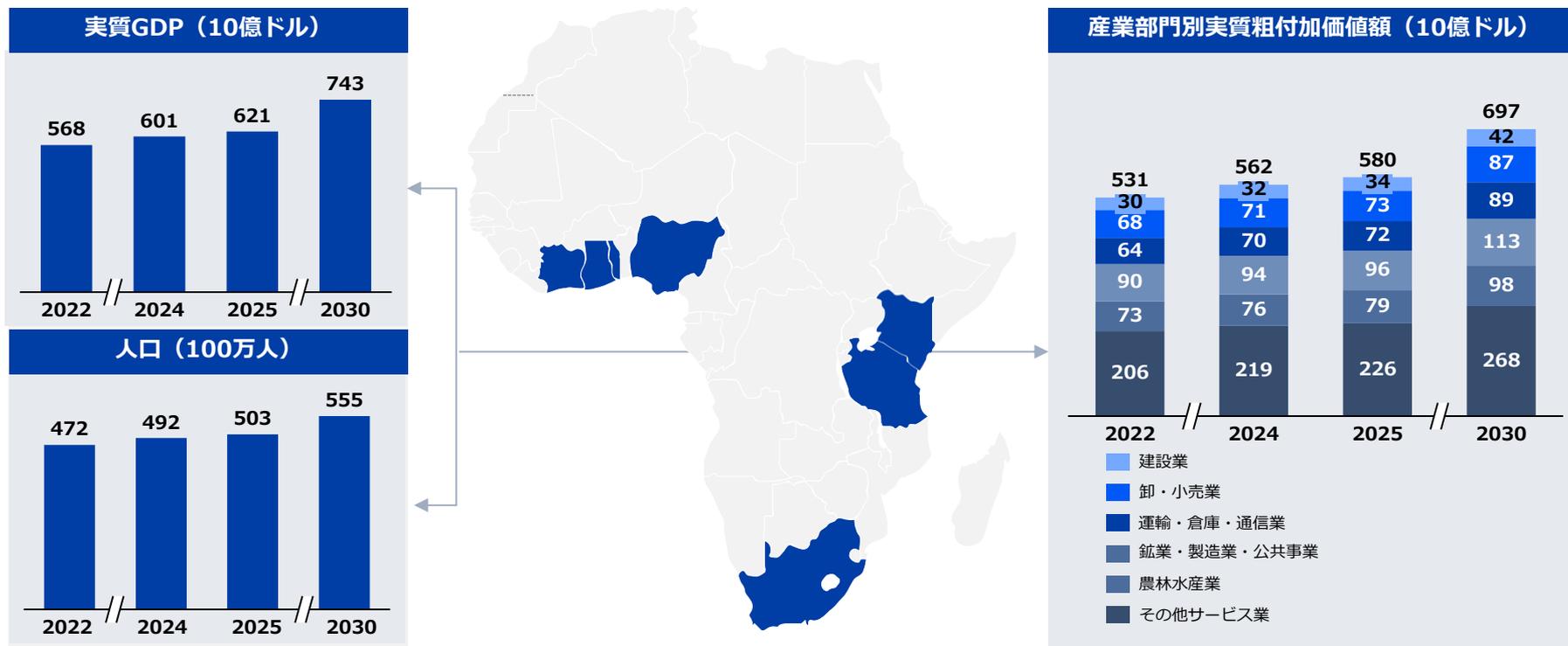


- アフリカのマクロ経済は、サービス部門の堅調な業績と産業全体の持続的な成長により、2030年までに実質粗付加価値額が3.7兆ドルに達する見込み。特に貿易、ホスピタリティ、物流、金融、教育、公共サービスなどのサービス業が、引き続き経済活動の主要な牽引役を担うと予測される。
- 急速な都市化により、小売、運輸、通信などのサービス業の需要が拡大し、消費者向け産業も勢いを増している。一方で、人口は14億3,000万人から17億1,000万人へ大幅に増加する見込みで、一人当たり所得水準への圧力が強まるため、農業、製造業、高付加価値サービス産業における生産性の向上が求められる。

(注) 地図はおおよその位置を指す。
(出所) GlobalData

2 | 地域分析：対象7カ国

- SSAの対象7カ国では、2030年までサービス主導型の着実な成長が見込まれる。一人当たり所得の向上には、インフラと人口増加の勢いを工業生産性と地域価値創造につなげられるかが鍵となる。



- SSAのGDPは、2022年から2030年にかけて年平均成長率（CAGR）3.4%で拡大すると予測される。成長の主な原動力はサービス関連産業であり、粗付加価値（GVA）の50%以上を占める。中でも、その他サービス業（金融、ICT、公共サービスを含む）は、2030年までに2,676億ドルに達し、最大の分野となる見込み。また、運輸・倉庫・通信業は地域物流の統合とデジタル化の進展を背景に、年平均成長率（CAGR）4.2%という高い伸びを示すと予測される。
- SSAの対象7カ国は、サービス産業の拡大に支えられ、着実な回復段階にある。しかし、この成長を持続し、地域の潜在力を最大限に引き出すためには、インフラ整備と人口増加の勢いを工業化の推進、生産性の向上、輸出競争力の強化へと結びつけることが不可欠となる。

(注) 地図はおおよその位置を指す。
(出所) GlobalData

3 | 地政学的シナリオ（1）

シナリオ1：海上安全保障危機と紅海の混乱



インパクト

紅海での海運危機は、2025年にSSAが直面する最も差し迫った、かつ経済的に重大なリスクとなっている。2023年末以降、イエメンのフーシ派による攻撃の影響で、コンテナ輸送の約75%が従来のスエズ運河経由ルートを利用できなくなり、航路は現在、南アフリカ共和国の喜望峰を經由する迂回ルートへと移行している。この大規模な迂回は、アフリカの港湾にとって課題であると同時に、新たな機会も生み出している。

シナリオ2：ECOWASの分断とサヘル回廊の混乱



西アフリカ沿岸諸国の経済は、ブルキナファソ、マリ、ニジェールの西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）脱退により深刻な打撃を受けている。例えばコートジボワールは単独でマリの総輸入額の約25%、ブルキナファソの約15%を占めており、地域経済に重大な影響をおよぼしている。また、暴力と政治的緊張で経済活動が停滞し、ベナン、コートジボワール、ガーナ、トーゴの各北部には、2025年初めまでに16万人以上の庇護希望者が流入している。

貿易への影響

この危機は、SSAとアジア・中東を結ぶ南アフリカ貿易回廊の拡大を促進した。2023年には、南アフリカ経由の回廊が世界のコンテナ貿易量で最大の伸び率（9%）を記録し、国際貿易の主要ルートとして定着しつつある。この変化は、従来の南北貿易パターンから、新興の南南ネットワークへの構造的な再編が進んでいることを示している。

【具体的な影響】

- 迂回航路の輸送コスト：船舶1便当たり約100万ドル追加
- アジア～欧州航路の輸送時間：10～14日延長
- 世界的な運賃：平均30%上昇
- スエズ運河の交通量：2025年5月までに70%減少
- エジプトの通行料収益：2025年5月までに最大60%損失

ブルキナファソ、マリ、ニジェールはサヘル諸国連合（AES）を結成し、代替的な貿易枠組みの構築を加速させている。モーリタニアとモロッコはサヘル・サハラ統合を強化し、AESの大西洋アクセスを促進している。こうした動きは、西アフリカ沿岸港湾から北アフリカ回廊への移行という、地域貿易パターンの根本的な転換を示している。

【具体的な影響】

- 国境を越える貿易・金融取引・人の移動の混乱
- ニジェールとベナンとの国境閉鎖により、貿易ルートはトーゴ経由に迂回
- 迂回によるコトヌー港（ベナン）からの収益流出
- 内陸国であるAES諸国の海上アクセスコスト増加

3 | 地政学的シナリオ (2)

シナリオ3：資源インフラと紛争リスク



インパクト

中部アフリカの戦略的インフラは、グローバルサプライチェーンに直接影響を与える安全保障上の脅威に直面している。2025年3月、コンゴ民主共和国（DRC）のピシエ鉱山が反政府武装勢力のM23に占拠され、操業を停止した。ピシエ鉱山は世界のスズ生産量の約7%を担っていた。この混乱により、ロンドン金属取引所（LME）のスズ価格は1トン当たり35,615ドルの高値まで急騰した。

シナリオ4：アフリカ大陸自由貿易圏（AfCFTA）



AfCFTAは、大陸の物流に機会と課題の両方をもたらしている。2045年までにアフリカのGDPを1,410億ドル押し上げ、域内貿易を2,760億ドル（45%増）拡大させる可能性がある。この協定の成否は、インフラ開発に大きく依存している。

貿易への影響

アンゴラ、ザンビア、コンゴ民主共和国（DRC）のカッパーベルトを世界市場と結ぶロビト回廊は、機会とリスクの両方が存在する。100億ドル超の欧米諸国および民間からの投資に支えられ、銅やコバルトなど重要鉱物へのアクセス拡大と輸送コスト削減が期待されている。しかし、汚職、脆弱なガバナンス、安全保障上の課題などの深刻なリスクにも直面している。

【具体的な影響】

- コンゴ民主共和国（DRC）における反政府勢力の活動による物流・貿易ルートへの妨害
- コンゴ民主共和国（DRC）東部、中央アフリカ共和国における武装勢力の活動による採掘企業への影響

ナイジェリアと東アフリカ・南部アフリカを結ぶ航空貨物回廊の設立は、大陸統合に向けた革新的なアプローチであり、アフリカ域内のサプライチェーン強化につながる。ウガンダ航空とナイジェリア輸出業者が連携し、西アフリカの経済拠点と東アフリカ・南部アフリカ市場、さらに内陸国であるサヘル諸国連合（AES）を結ぶ専用航空貨物ルートを構築した。

【具体的な影響】

- 貨物配送時間：最大60%短縮（見込み）
- 輸出業者の輸送コスト：約20～30%削減（見込み）

4 | 貿易をとりまく環境

- アフリカの貿易成長は、AfCFTAの推進、地域経済共同体間の連携、デジタル貿易の進展、港湾・空港の機能拡充によって牽引されている。

貿易環境

大陸統合の枠組み

AfCFTAは2021年に発足し、90%の物品に対する関税撤廃、サービス貿易の自由化、非関税障壁の撤廃を目的としている。しかし、実施には重大な障害が存在する。2025年現在、アフリカ域内貿易はアフリカの対世界貿易総額の15～21%の間で推移しており、2030年までに50%とする目標を大きく下回っている。

地域経済共同体の連携

SSAの貿易体制の中心を構成する8つの地域経済共同体（REC）は、アフリカ連合（AU）が調整する協定と統合スケジュールに基づいて運営されている。COMESA（21カ国）、EAC（8カ国）、ECOWAS（12カ国）、SADC（16カ国）、ECCAS（11カ国）などの主要なRECは、AfCFTAの下で地域的な貿易協力の基盤を提供し、国境を越えた貿易の円滑化、投資の拡大、アフリカ全域でのサプライチェーン構築を後押ししている。

貿易の円滑化

ケニア、ガーナ、南アなどの国々は、WTOの貿易円滑化協定（TFA）を実施し、貿易の円滑化に取り組んでいる。これにより、貿易業者は輸入・輸出・通過貨物に関する全書類を単一のデジタル窓口から提出できるようになる。また、通関時間の短縮、国境管理機関間の連携強化、輸出先の拡大、AfCFTA枠組み下でのより効率的な域内貿易の促進も期待されている。

港湾・空港の能力拡張

港湾の水深確保、バース拡張、近代的な貨物施設への投資が進めば、より大型の船舶や多くの貨物に対応できるようになり、生産能力の向上や輸送コストの削減につながる。これにより、輸出の拡大や地域貿易の連結強化が期待される。また、空港の貨物ハンドリング設備や滑走路インフラの改善が進めば、航空貨物物流が拡充され、貨物を新たな市場へより迅速に届けられるようになり、域内貿易の拡大を後押しする。

Ⅲ. 有望プロジェクト

1 | 有望プロジェクトの選定基準 (1)

パラメータ	比重	根拠
正味プロジェクト 価値 (NPV)	25%	<ul style="list-style-type: none"> 対象セクターにおけるプロジェクトの正味現在価値 (単位: 100万ドル) NPVが10億ドルを超えるプロジェクトには特別な優先度
海上輸送・物流	15%	<ul style="list-style-type: none"> 物流の円滑な輸送のためのプロジェクト近隣の港湾への近接性
道路輸送・物流	15%	<ul style="list-style-type: none"> 物流輸送の容易化のため、プロジェクト近隣に高速道路・幹線道路インフラが整備されていること
鉄道輸送・物流	15%	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクト近隣の鉄道インフラが近く、物流輸送が容易である
プロジェクト状況 と落札年	10%	<ul style="list-style-type: none"> これは調査時点でのプロジェクトの現状を示すものである。状況には建設中、契約締結、入札評価、本契約入札、本契約事前資格審査、設計・調査など様々なプロジェクト段階が含まれる。この状況は主にプロジェクトの現状を明確にし、授与段階に至るまでの所要時間の見積もりを提供するものである。 また、既に契約が締結されたプロジェクトと、今後契約が締結される見込みのプロジェクトの契約年についても考慮した。

(注) 有望プロジェクトの選定 (基準設定と評価) は、GlobalData が独自に実施したものである。
(出所) GlobalData

1 | 有望プロジェクトの選定基準 (2)

パラメータ	比重	根拠
完成年		<ul style="list-style-type: none"> この要素は、プロジェクトの予定完了年度に関するものである。これは、契約締結予定年度と密接に連動すると見込まれている。 その意義は、短期間で高価値のプロジェクトと、長期間で高価値のプロジェクトを正しく区別できる点にある。
政治ガバナンス		<ul style="list-style-type: none"> これは世界銀行が公表する6つのガバナンス指標の平均値を用いて算出される数値であり、各国の順位付けに利用される。 <ol style="list-style-type: none"> 汚職の抑制：公権力が私利のために行使される程度に関する認識を捉える。これには、小規模・大規模な汚職、およびエリートや私的利益による国家の「掌握」が含まれる。 政治的安定性と暴力・テロリズムの不在：政治的不安定性や政治的動機による暴力（テロリストを含む）が発生する可能性に対する認識を測定する。 政府の有効性：公共サービスの質、公務員の質とその政治的圧力からの独立性の程度、政策立案・実施の質、および政府の政策へのコミットメントの信頼性に対する認識を捉える。 規制の質：政府が民間セクターの発展を可能にし促進する健全な政策・規制を策定・実施する能力に対する認識を捉える。 法の支配：社会規範への信頼度と遵守度、特に契約履行の質、財産権、警察、司法の質、犯罪・暴力発生の可能性に関する認識を捉える。 発言権と説明責任：国民の政府選出への参加度、表現の自由、結社の自由、報道の自由に対する認識を測る。

(注) 有望プロジェクトの選定 (基準設定と評価) は、GlobalData が独自に実施したものである。

(出所) GlobalData

2 | 選定方法と前提条件

GlobalData/MEEDは、自社データベースを活用し、建設中あるいは既に発表済みで今後2～3年以内に着工が見込まれる物流プロジェクトの一覧を取得した。



GlobalData/MEEDは次に、純額が10億ドルを超えるプロジェクトを選別し、そのようなプロジェクトのリストを作成した。これが選定基準であるため、最大ウェイト25%が割り当てられた。



GlobalData/MEEDは次に、各プロジェクトの道路・海上・航空接続性を特定した。これらのプロジェクトが各ルートに近接している度合いに基づき、以下のスコアを付与した。

直接接続：10点、50km以内：9点、50-100km以内：8点、100-150km以内：7点、150-200km以内：6点、200-250km以内：5点、250-300km以内：4点、300-350km以内：3点、350-400km以内：2点、400km超：1点
これらはプロジェクトの核心部分であるため、それぞれ15%という2番目に高い比重が割り当てられている。



GlobalData/MEEDは次に、プロジェクトの契約段階と完成時期を評価した。まず、契約段階については、既に契約が確定し、建設が進むプロジェクトに最高の10点が与えられ、2025年契約予定で9点、以降は段階的に点数が下がり、2033年以降の契約は1点が与えられる。次に、完成時期も同様に、2025年完成予定の場合は10点、2026年は9点と、段階的に点数が下がり、2034年以降は1点となる。これら2項目にはそれぞれ10%の重み付けが適用された。



GlobalData/MEEDは世界銀行のガバナンス指標データベースを参照し、腐敗の抑制、政治的安定性、暴力・テロリズムの不在、政府の有効性、規制の質、法の支配、国民の意見表明と説明責任といった各パラメータのスコアを分析した。これらのパラメータを合計して総合スコアを算出し、総合スコアで国別順位を決定した。この要素には10%の重み付けが適用された。

3 | 有望プロジェクト (1)

プロジェクト名	契約当局	業種	国
高速鉄道計画	ナイジェリア運輸省、ナイジェリア鉄道公社	鉄道	ナイジェリア
ソコトーバダグリ高速道路計画	ナイジェリア連邦公共事業省	道路	ナイジェリア
アビジャンーラゴス回廊高速道路計画	西アフリカ諸国経済共同体 (ECOWAS)	道路	コートジボワール、ガーナ、トーゴ、ベナン、ナイジェリア
北部回廊における標準軌鉄道 (SGR) 計画	ケニア鉄道公社	鉄道	ケニア
ポハベイ港湾・鉄道計画	南ア運輸公社トランスネットの港湾局 (TNPA)	港湾、鉄道	南ア
エスクラボス港工業団地計画	ナイジェリア港湾局	港湾	ナイジェリア
ダルエスサラームーザンジバル橋梁計画	タンザニア運輸省 (注1)	橋梁	タンザニア
バダグリ港・フリーゾーン計画	ナイジェリア港湾局	港湾	ナイジェリア
西部線軌道改修計画	ガーナ鉄道開発公社	鉄道	ガーナ

(注1) タンザニアの運輸関連省は、資料によって Ministry of Transport や Ministry of Works and Transport など複数名称が用いられるため、「タンザニア運輸省」として総称する。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

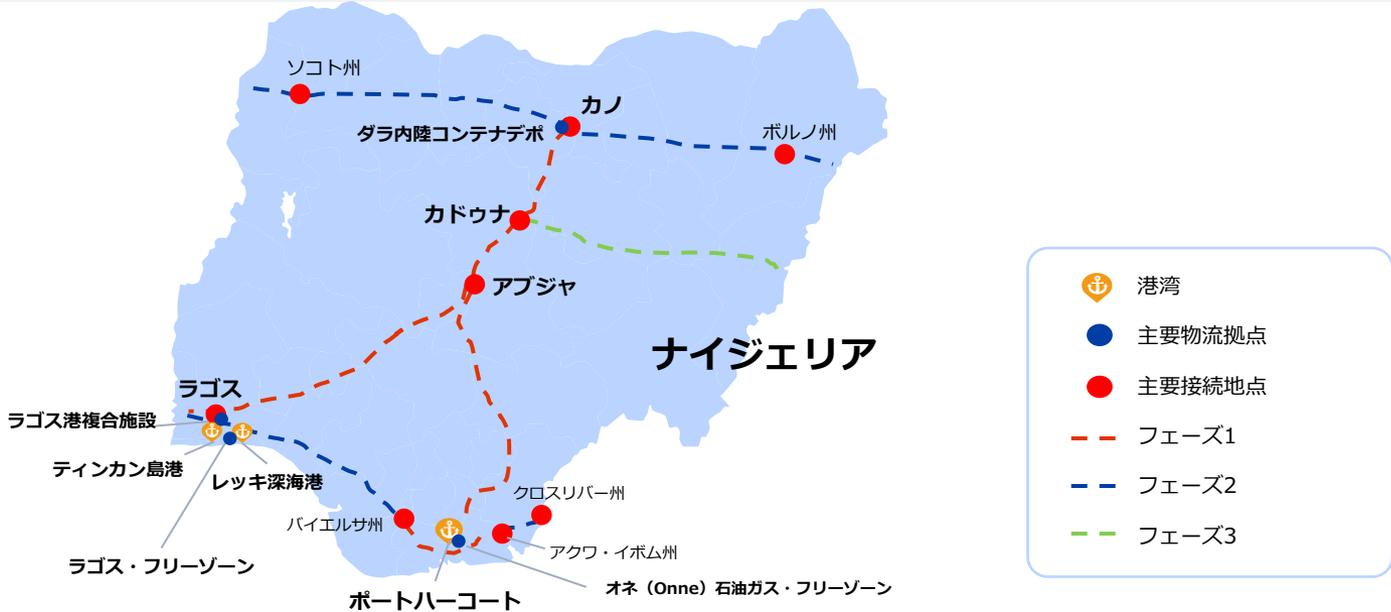
3 | 有望プロジェクト (2)

プロジェクト名	契約当局	業種	国
ジョモ・ケニヤッタ国際空港拡張計画	ケニア空港局	空港	ケニア
ロメーシンカッセ鉄道計画	トーゴ投資公社	鉄道	トーゴ
マンガブワニ多目的港計画	ザンジバル港湾公社	港湾	タンザニア
ムトワラームバンバ湾（ムバンバ・ベイ）鉄道計画	タンザニア鉄道公社	鉄道	タンザニア
エスワティニ鉄道接続計画	南ア運輸公社トランスネット、エスワティニ鉄道	鉄道	南ア、エスワティニ
ナイロビーナクルーマウ・サミット高速道路整備計画	ケニア高速道路公社	道路	ケニア
ウビンザームソンガティーギテガ鉄道計画	タンザニア鉄道公社、ブルンジインフラ省	鉄道	タンザニア、ブルンジ
ラム港・南スーダン・エチオピア（LAPSSSET）回廊における標準軌鉄道（SGR）計画	LAPSSSET回廊開発局	鉄道	ケニア
クマシーバガ鉄道計画	ガーナ鉄道開発公社	鉄道	ガーナ

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

4 | 高速鉄道計画 (1)

概要	
 概要	ナイジェリア運輸省とナイジェリア鉄道公社（NRC）は、ナイジェリアのラゴス、アブジャ、カノ、ポートハーコート、ソコト、ボルノ、カドゥナ、アダマワを結ぶ標準軌鉄道4,000kmの建設を計画している。
 詳細	この鉄道は、営業最高速度が時速320kmにのぼり、完全電化された複線インフラを備える。人口密集区間では、列車集中制御装置と連動したETCSレベル2（欧州の統一列車制御システム）の信号システムが導入される予定である。
 目的	ナイジェリア最大の経済拠点を高速電化鉄道で結ぶことで、貿易の促進、主要経済回廊の連結、移動時間の短縮、幹線道路の負担軽減を図る。
 現状	初期段階



(注1) 地図はおおよその位置を指す。
 (注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData

4 | 高速鉄道計画 (2)

規模

総額2,000億ドル規模を見込む。

- フェーズ1では、ラゴス - アブジャ - カノ間とアブジャ - ポートハーコート間の計1,600km (550億ドル規模) の建設が計画されている。
- 鉄道運行に必要な電力を確保するため、8,500メガワット規模の天然ガスを利用した発電インフラを整備し、約3,500メガワットを高速鉄道向けに、約5,000メガワットを沿岸都市や工業地帯に供給する計画が示されている。

戦略的重要性

国内移動の効率化

36州と連邦首都地区 (FCT) を結ぶナイジェリア全土に広がる高速鉄道網が形成されることで、リードタイムの短縮が見込まれる。さらに、道路輸送から鉄道への転換によって、二酸化炭素排出量の削減も見込まれる。

ガス資源活用

豊富な天然ガスを活用することで、鉄道の運行効率の向上とエネルギーコストの削減が期待される。

物流接続性

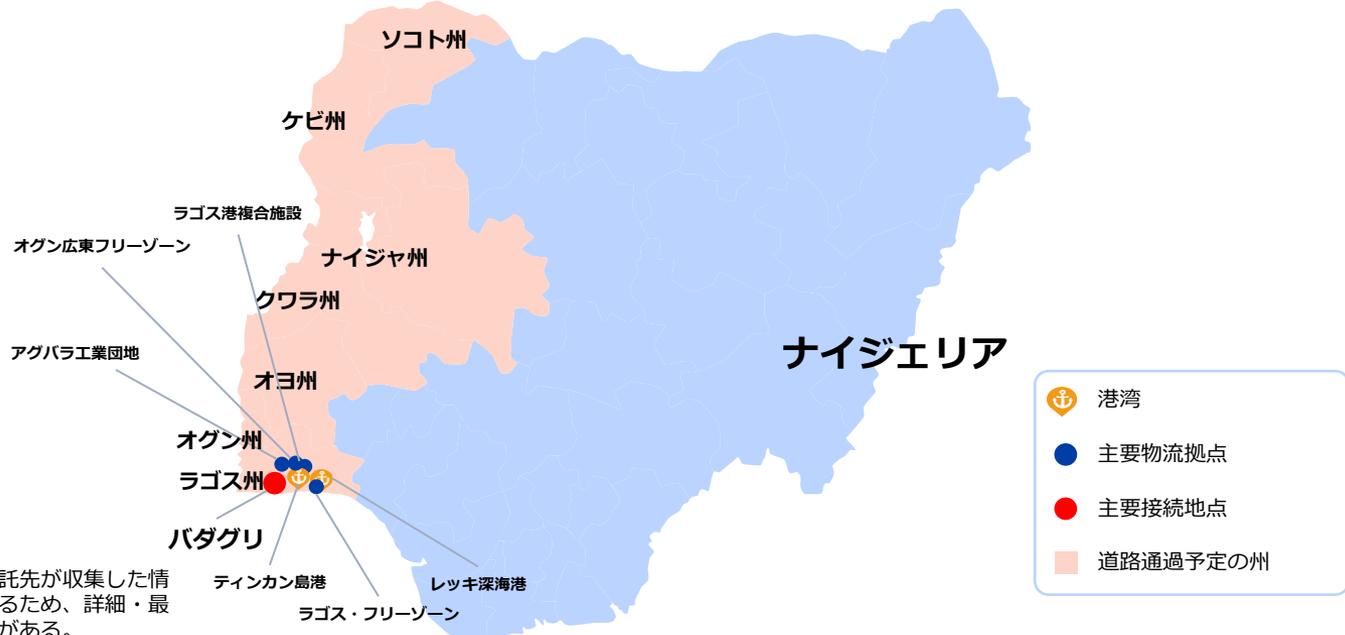
複数の主要物流ハブ、フリーゾーン、倉庫の連結性を強化すると見込まれる。

物流ハブターミナル	場所	特徴
ラゴス港複合施設	ラゴス州	ナイジェリア最大の港湾施設であり、5つの民間ターミナルと2つの物流基地を備え、年間100万TEU超を取り扱う。港湾への鉄道アクセスも整備されている。
ティンカン島港	ラゴス州	主要コンテナおよび RORO (Roll-on and Roll-off : 車両を自走または牽引で積み降ろしできる方式) ハブ。24時間操船サービスを提供する。また、ラゴス港湾複合施設およびレッキ深海港と結ぶ鉄道整備が計画されている。
レッキ深海港、ラゴス・フリーゾーン	ラゴス州	レッキ深海港と隣接するラゴス・フリーゾーンは統合された産業ハブ。年間約23万8,000TEUを処理 (2024年実績)。ラゴス首都圏交通局 (LAMATA) による都市鉄道 (グリーンライン) 計画や政府による道路整備の計画によってアクセス強化中。
ダラ内陸コンテナデポ	カノ州	海上港湾の混雑緩和を目的に、発着港として正式に指定されている。北部の鉄道・道路物流ハブとして機能する。最終的な最大取扱能力は20万TEUとなる見込み。
オネ (Onne) 石油ガス・フリーゾーン	リバース州	ポートハーコート近郊に位置するナイジェリアを代表する石油・ガス向けのフリーゾーン。取扱能力は約2,700万トン。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

5 | ソコトーバダグリ高速道路計画 (1)

概要	
 概要	ナイジェリア連邦公共事業省は、ソコトからバダグリまで延べ1,068キロメートルの幹線道路の建設を計画している。
 詳細	6車線（片側3車線）で、緑化中央分離帯、ソーラー街路灯、デジタル標識を備える高速道路として整備される予定である。貿易・交通・安全保障（TTS）を目的とした新規建設型の広域経済回廊（Greenfield corridor）として設計されている。
 目的	北西部・北中部とラゴス港湾・市場を結ぶ移動時間および物流コストの削減を図るとともに、バダグリを経由した国内およびECOWAS地域の貿易を強化する。また、6つの地理的ゾーンを連結し、国家規模での経済圏統合を進める国家道路網計画の一環として位置づけられている。
 現状	フェーズ1（全長120km）は現在施工中・その他のフェーズは計画段階



(注1) 地図はおおよその位置を指す。
 (注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData、ナイジェリア連邦公共事業省

5 | ソコトーバダグリ高速道路計画（2）

戦略的重要性

地域経済・貿易の活性化

沿線地域では、農業の市場アクセス改善や、加工・物流拠点の形成が期待され、地域産業の発展を後押しする。さらに、ニジェールやマリなどの近隣諸国とナイジェリアを結ぶ重要な国際物流回廊としても機能し、国境を越えた貿易の促進が見込まれる。

移動効率の向上

北西部ソコトから南部ラゴス（バダグリ）までを直結することで、長距離移動時間の大幅な短縮が見込まれる。

物流接続性

ナイジェリア国内の主要港湾、フリーゾーン、工業団地の連結性を強化すると見込まれている。

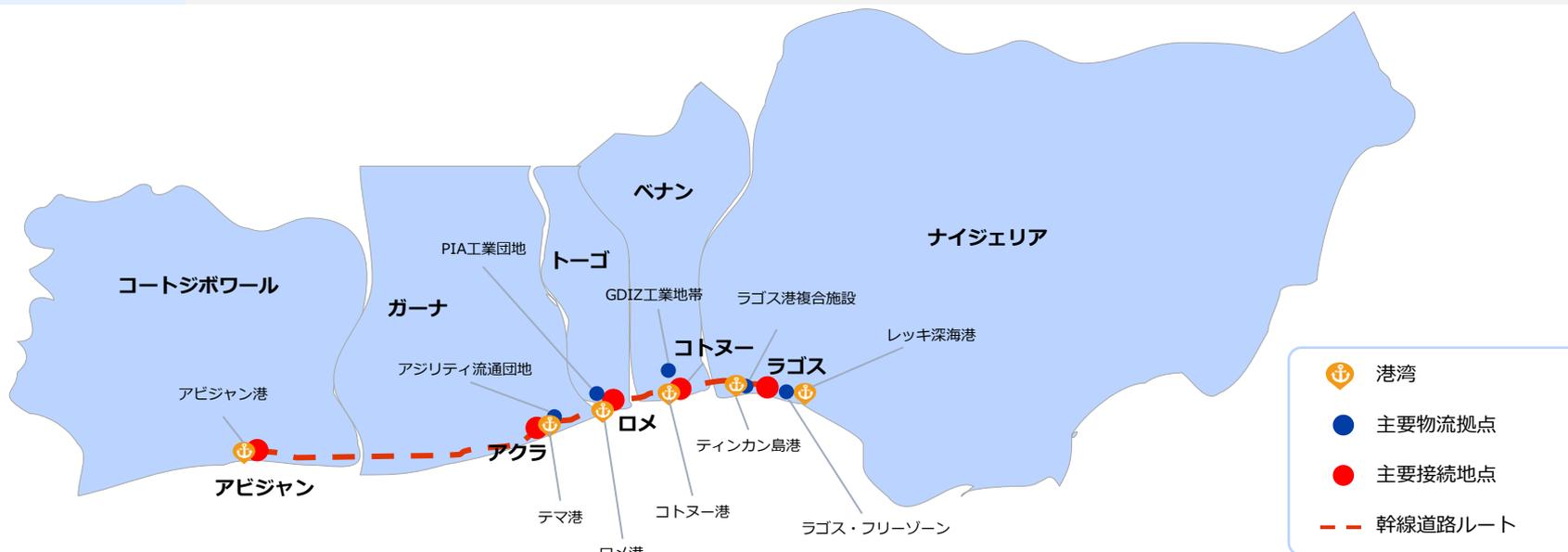
物流ハブターミナル	場所	特徴
ラゴス港複合施設	ラゴス州	ナイジェリア最大の港湾施設であり、5つの民間ターミナルと2つの物流基地を備え、年間100万TEU超を取り扱う。港湾への鉄道アクセスも整備されている。
ティンカン島港	ラゴス州	主要コンテナおよび RORO（Roll-on and Roll-off：車両を自走または牽引で積み降ろしできる方式）ハブ。24時間操船サービスを提供する。また、ラゴス港湾複合施設およびレッキ深海港と結ぶ鉄道整備が計画されている。
レッキ深海港、ラゴス・フリーゾーン	ラゴス州	レッキ深海港と隣接するラゴス・フリーゾーンは統合された産業ハブ。年間約23万8,000TEUを処理（2024年実績）。ラゴス首都圏交通局（LAMATA）による都市鉄道（グリーンライン）計画や政府による道路整備の計画によってアクセス強化中。
オグン広東フリーゾーン	オグン州	アグバラ近郊に位置し、製造業の集積が進む輸出志向型のフリーゾーン。オグン州の整備する道路で、バダグリーラゴス高速道路に接続し、ラゴス港湾へのアクセス強化中。
アグバラ工業団地	オグン州	主要な製造業クラスター。オグン州の整備する道路で、バダグリーラゴス高速道路に接続し、ラゴス港湾へのアクセス強化中。
バダグリ深海港（開発中）	ラゴス州	約25億ドル規模の深海港開発計画は連邦行政評議会（FEC）の承認を受けている。完成すれば、ソコトーバダグリ高速道路との連携により、内陸部から港湾までの直接アクセスが確立され、広域物流機能の強化が見込まれる。

（注）プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
（出所）GlobalData

6 | アビジャンーラゴス回廊高速道路計画 (1)

概要

 概要	西アフリカ諸国経済共同体（ECOWAS）は、西アフリカ諸国を結ぶ全長約1,000kmの高速道路の建設を計画している。コートジボワールのアビジャン、ガーナのアクラ、トーゴのロメ、ベナンのコトヌー、ナイジェリアのラゴスを結ぶ。
 詳細	5カ国の首都および主要港湾を結ぶ計画。最大63のインターチェンジと、ワンストップ国境検問所（OSBPS）として設計された8つの国境越え施設を備える予定。
 目的	ECOWASの貿易の大部分を扱う、最も重要な貿易拠点を連結し、サヘル諸国（マリ、ブルキナファソ、ニジェール）の港湾アクセスを強化することで、地域統合を深める。
 現状	初期段階・2027年頃に建設開始の見込み



(注1) 地図はおおよその位置を指す。
 (注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData

6 | アビジャンーラゴス回廊高速道路計画 (2)

規模

以下3つのフェーズで総額156億ドルを見込む。

- フェーズ1 (2027~3030年)
重要なバイパスと混雑している区間の整備
- フェーズ2 (2028~2033年)
回廊の主要区間の整備
- フェーズ3 (2029~2032年)
国境施設とスマート交通システムの整備

戦略的重要性

ECOWAS域内市場のアクセス向上

本回廊はECOWAS地域における全商業活動の75%以上を担うと見込まれる。国境通過の遅延を大幅に軽減し、輸送コストを引き下げること、特に農業・繊維・製造業の中小企業に対し、より広範な地域市場へのアクセス機会を創出することが期待される。

AfCFTAを支える基盤インフラ

本プロジェクトはアフリカ大陸自由貿易圏 (AfCFTA) の実現を支える物理的インフラ整備事業であり、アフリカ全域において物品・サービスの自由な移動を可能とする、統合された国境なき市場の形成を目指している。

物流接続性

物流ハブターミナル	場所	特徴
アビジャン港	コートジボワール	西アフリカの主要貿易拠点であり、年間160万TEU以上を処理。
アジリティ流通団地	ガーナ	アクラ近郊に位置する近代的な大規模倉庫・流通センターで、主要な保管拠点として機能。
テマ港	ガーナ	ガーナの主要な国際貿易港。約190万TEU (2024年) を取り扱う。拡張計画により将来的には年間約370万TEU規模へと増強され、西アフリカでも有数の大規模港湾となる見込み。
ロメ港	トーゴ	西アフリカの重要な海上・物流ハブであり、年間約200万TEUを扱う深水港を有する。
PIA工業団地	トーゴ	ロメ近郊に位置する工業団地および内陸コンテナデポ。主要港湾に到達する前の貨物の主要中継拠点として機能している。
コトヌー港	ベナン	ベナンとナイジェリアの両国にサービスを提供する。コンテナ取扱能力を100万TEUに倍増させる拡張工事中の重要な港湾。
GDIZ工業団地	ベナン	コトヌー近郊に位置する1,640ヘクタールの経済特区 (SEZ)。雇用創出と製造業誘致を目的として建設された。
ラゴス港湾群	ナイジェリア	アババ、ティンカン島、レッキはナイジェリアの主要港湾群を成す。新設のレッキ深海港は同国の取扱能力を大幅に拡大し、大型船舶の受け入れが可能となる見込み。
ラゴス・フリーゾーン	ナイジェリア	レッキ深海港に直結する大規模工業団地。工場・製造業向けに設計され、2026年までに200社のテナント誘致を目標とする。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

7 | 北部回廊における標準軌鉄道（SGR）計画（1）

概要



概要

ケニア鉄道公社（KRC）は、ケニアのモンバサとマラバ間を結ぶ標準軌鉄道の建設を進めている。



詳細

路線は標準軌（1,435mm）で設計され、旅客輸送の最高速度は時速120km、貨物輸送は時速80kmを想定している。



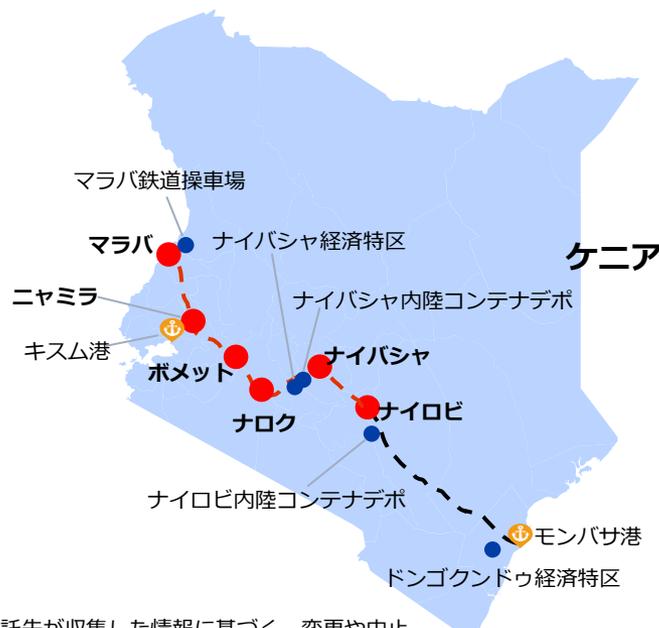
目的

北部回廊沿いで長距離貨物を道路から鉄道へ転換し、地域貿易の物流コストと輸送時間の削減を目指す。北部回廊統合プロジェクト（NCIP）協定に基づき、モンバサからカンパラ（ウガンダ首都）、キガリ（ルワンダ首都）、ジュバ（南スーダン首都）への支線までのシームレスな越境鉄道を実現する。



現状

フェーズ1は2017年完成・フェーズ2は建設中



港湾



主要物流拠点



主要接続地点

--- フェーズ1

- - - フェーズ2

(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

7 | 北部回廊における標準軌鉄道（SGR）計画（2）

規模

計画は以下の建設を含む。

- フェーズ1：モンバサとナイロビを結ぶ472kmの標準軌鉄道の建設
- フェーズ2：ナイロビからマラバを結ぶ490km標準軌鉄道の建設
 - フェーズ2A：ナイロビとナイバシャを結ぶ120kmの鉄道建設
 - フェーズ2B：ナイバシャ、ナロク、ボメット、ニヤミラ、キスムを結ぶ262kmの鉄道建設
 - キスム支線：8.9kmの建設
 - フェーズ2C：キスム、ヤラ、ムミアス、マラバを結ぶ107km鉄道路線建設
- 関連インフラ施設の建設

戦略的重要性

東アフリカ経済圏との結節強化

本プロジェクトは、モンバサーキガリを結ぶ標準軌鉄道（SGR）構想の一部であり、東アフリカ共同体（EAC）貿易の85%以上を担う主要輸送回廊の近代化に寄与する。

物流効率化とコスト削減

北部回廊における鉄道接続性の向上により、道路輸送と比較して貨物輸送コストを削減することが期待される。

物流接続性

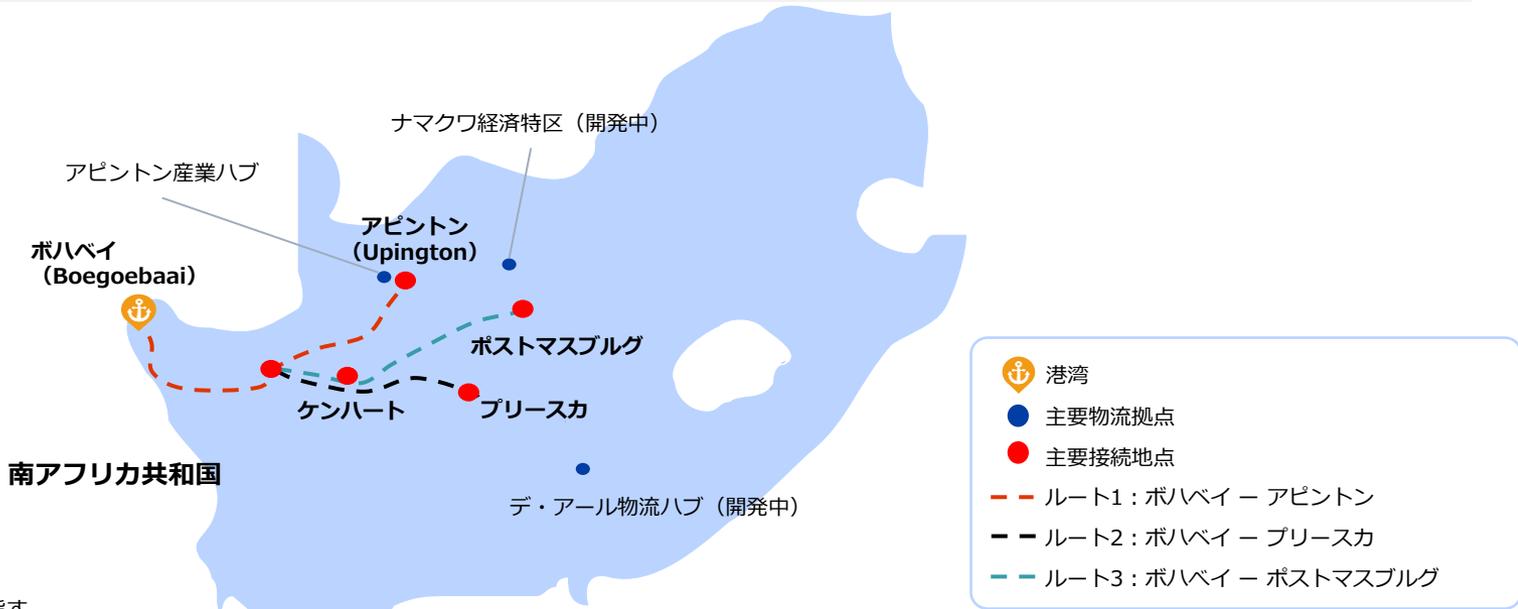
物流ハブターミナル	場所	特徴
モンバサ港	ケニア	ケニアの主要港湾であり、SGRの起点。国内の輸出入の大半を扱う（年間200万TEU）。
ナイロビ内陸コンテナデポ	ケニア	SGRでモンバサに直結する内陸コンテナデポ。首都圏および近隣産業向けにサービスを提供し、45万TEUの処理能力を有する。
ナイバシャ内陸コンテナデポ	ケニア	SGRで接続された内陸コンテナデポ。ケニア西部およびウガンダ経由の貨物輸送向けに、メーターゲージ鉄道に接続する。
キスム港	ケニア	ナイバシャ内陸コンテナデポやロンゴノットからの鉄道貨物を受け入れる、ビクトリア湖の港。貨物は船舶でウガンダやタンザニアへ輸送される。2024年の取扱量は28万トン。
ポートベル港	ウガンダ	鉄道でカンバラと結ばれたビクトリア湖の港。キスム港からフェリーで運ばれる貨物を受け入れる。
カンバラ内陸コンテナデポ	ウガンダ	輸入貨物が荷揚げされ、ウガンダ市場向けに通関される内陸コンテナデポ。
マラバ鉄道操車場	ケニア ウガンダ	ケニアとウガンダの国境を越える鉄道の境界地点。国際貨物の主要な引き渡し地点。
ドンゴクンドウ経済特区	ケニア	モンバサ港近くに位置し、道路とSGRへのアクセスを備え、製造業と輸出を支える。
ナイバシャ経済特区	ケニア	ナイバシャ内陸コンテナデポに隣接する約1,000エーカー（約405万㎡）の産業・物流拠点。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

8 | ボハベイ港湾・鉄道計画（1）

概要	
 概要	南ア運輸公社トランスネットの港湾局（TNPA）は、北ケープ州経済開発庁などと連携して、北ケープ州の鉱業・エネルギー拠点と結び、新たな鉄道回廊を備えたボハベイ（Boegoebaai）港の開発を計画している。
 詳細	ドライバルク、リキッドバルク、多目的コンテナを扱える十分な水深の港湾と、ボハベイからアピントン（Upington）、プリースカ、ポストマスブルグを経てシシェーンサルダナ鉱石輸送線へ接続する重量貨物鉄道が整備される。
 目的	北ケープ州産鉱物（特にマンガン）の新たな輸出ルートを開拓し、他港湾での混雑を軽減する。
 現状	請負業者を評価中・2026年に建設開始予定



(注1) 地図はおおよその位置を指す。
 (注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData

8 | ボハベイ港湾・鉄道計画 (2)

規模

総額8億ドル～30億ドルを見込む。

- ドライバルク輸出バース1基およびバラ積み貨物バース1基の建設
- 港湾施設の建設
- コンテナターミナルの建設
- 港の岸壁の建設
- 変電所の建設
- コンテナスペースの建設
- 550kmの鉄道線路の建設
- 関連する輸送・海洋インフラ施設の建設

物流接続性

港湾は3路線の鉄道接続により、既存・開発中の経済特区、産業ハブ、物流ハブと接続する。

物流ハブターミナル	場所	特徴
ナマクワ経済特区 (開発中)	アゲネイス	ボハベイ港に供給する上流鉱業やグリーン水素関連産業の拠点として整備が進められている。
アピントン産業ハブ	アピントン	アピントン空港に隣接し、約30万㎡の商業・貨物エリアの整備が進む。ボハベイを終点とする新規鉄道案により、重要性が増している。
デ・アール物流ハブ (開発中)	デ・アール	南ア中央部の主要物流拠点。国内向けのセメント、石炭、石灰の輸送、一般貨物・自動車部品を積載したコンテナを取り扱う。

戦略的重要性

新興エネルギー輸出拠点の形成

南アのエネルギー企業SASOLが主導する「ボハベイ・グリーン水素ハブ」プロジェクトは、ボハベイ港湾の水深の深さを活かして、グリーン水素の大量輸出を目指している。

輸出ルートの多様化と回廊競争力の強化

現在のマンガン輸出ルートを改善するため、南アの運輸公社トランスネットは、マンガン輸送を既存の主要港であるングクラ（年間1,600万トン）とサルダナ（600万トン）へ集約する方針を示している。一方で、ボハベイを北ケープ州産の貨物やグリーン水素由来製品向けの新たな輸出拠点として位置づけ、輸出ルートの多角化を確保しつつ、ブラックマウンテン鉱山など内陸鉱山からの輸送距離短縮も図っている。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

9 | エスクラボス港工業団地計画 (1)

概要	
 概要	ナイジェリア企業のマーキュリー・マリタイム・コンセッション・カンパニー（MMCC）は、ナイジェリア港湾局と協議しつつ、ナイジェリアのデルタ州において約3万ヘクタール規模のエスクラボス港工業団地の建設を計画している。
 詳細	十分な水深の港湾、フリーゾーン、製油所・ガス複合施設、独立発電所、空港の建設が含まれる見込みである。
 目的	ラゴス港の混雑緩和と、ナイジェリアのデルタ地域・東部・北部地域の一部をカバーするハブ港湾の創出を目指す。
 現状	初期段階



(注1) 地図はおおよその位置を指す。
 (注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。
 変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData

9 | エスクラボス港工業団地計画（2）

規模

現時点では、香港のEDIBインターナショナルが約270億ドルの投資を行う意向を示している。

物流接続性

鉄道

- エスクラボス港と内陸物流拠点を結ぶために、150kmの新規鉄道路線が計画されている。
- この鉄道は、既存幹線であるワリーイタクペーアジャオクタ標準軌鉄道への接続を予定しており、インターモーダル輸送網の中核となる。

道路

- 45kmの沿岸道路の建設が計画されている。
- 鉄道が完成するまでの間は、エスクラボス港と内陸間輸送の中心的役割を担うと考えられる。

内陸水路

- エスクラボス港とナイジェリア内陸の主要都市・内陸コンテナデポを結ぶため、約600kmの内陸水路ネットワーク整備が計画されている。
- この水路網により、貨物を河川経由で内陸部まで輸送できるようになる。
- 具体的には、エスクラボスから内陸へ向けて、ニジェール川およびベヌエ川につながる水路を整備する構想が示されている。
- これにより、パタニ、オニチャ、ロコジャ、マクルディ、バロ（Baro）などの河川沿いの都市や内陸コンテナデポと港湾を結ぶことが見込まれている。

計画レイアウト

施設	面積 (ha)
港湾	2,504
フリーゾーン	12,463
製油所	1,889
ガス複合施設	1,006
発電所	627
自然保護区	501
新都市	2,044
再定住地域	1,202

戦略的重要性

海洋ゲートウェイの多様化

ラゴス港湾群（アババ、ティンカン島、レッキ）から離れた場所に港湾を整備することで、ナイジェリアの海洋ゲートウェイを多様化し、ラゴス港湾の慢性的な混雑緩和が期待される。

複数の輸送手段を確保

鉄道・道路・水路が相互に補完しあうことで、いずれかのルートが途絶した場合でも貨物輸送が継続でき、貿易の信頼性とコスト効率が向上する。

内陸輸送コストの削減

オニチャ、ロコジャなどの内陸コンテナデポで通関や貨物処理が可能となり、最終仕向地に近い地点で物流手続きが完結することで、トラック輸送距離と燃料費を削減できる。

地域貿易の促進

鉄道と水路によって、ナイジェリア中部・北部への貨物輸送が円滑になり、将来的にはニジェールやチャドなどの内陸国への物流展開も期待される。

産業インフラ集積と経済効果

港湾、工業団地、エネルギー施設などの産業インフラが集積し、さらに物流アクセスが強化されることで、エスクラボス港のフリーゾーンや工業団地への製造業・加工業の誘致が進むと見込まれる。これにより、対内外外国直接投資（FDI）の拡大、輸出増加、雇用創出が期待される。

（注）プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

（出所）GlobalData

10 | ダルエスサラームーザンジバル橋梁計画 (1)

概要



概要

タンザニア運輸省（注1）は、タンザニアのダルエスサラームとザンジバルの間に橋梁の建設を計画している。



詳細

この橋は全長50kmで、アフリカ最大規模となる見込み。



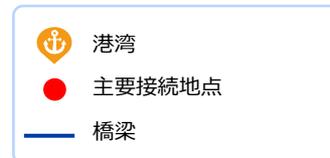
目的

貨物輸送、旅客移動、および地域物流を支える24時間365日稼働の道路網を提供することで、ザンジバル諸島の観光と貿易を促進する。



現状

設計段階・2028年頃工事完了見込み



(注1) タンザニアの運輸関連省は、資料によって Ministry of Transport や Ministry of Works and Transport など複数名称が用いられるため、「タンザニア運輸省」として総称する。

(注2) 地図はおおよその位置を指す。

(注3) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

10 | ダルエスサラームーザンジバル橋梁計画 (2)

規模

総額27億ドルを見込む。

戦略的重要性

フェリー依存の解消

現在の旅客・貨物輸送は、定期高速フェリーと限定的なRORO船便に依存しており、通常の航路時間は約1時間30分を要する。橋梁の整備により、出航時間の制約や待機列が解消され、ホテル・スーパーマーケット・建設現場向けのジャストインタイム配送や夜間配送が可能になる。

島内市場の安定化

ザンジバルのマリンディ港は、島外との貨物・旅客の95%以上を担い、年間約5万TEUと約150万人の旅客を受け入れている。橋梁が整備されれば、天候による混乱が減少し、食料・燃料・医薬品など必需品の安定供給が期待される。

コールドチェーンの確立

ダルエスサラームのターミナルや冷蔵倉庫から、冷蔵・冷凍トラックを直接輸送できるようになることで、水産物・園芸作物・医薬品・ホレカ（ホテル・レストラン・カフェ）向け供給品など、ザンジバルの巨大観光産業を支える品目の温度管理が強化される。

観光・サービス業の活性化

橋梁の整備により、生鮮品供給やホテル内装資材など、時間厳守型の物流がより安定し、配送時間も短縮されることで、高付加価値観光（高品質リゾート、MICE など）の展開が促進される。あわせて、本土と島を結ぶ日帰りサービス事業（メンテナンス、イベント物流、医療搬送）も円滑に行えるようになる。

物流接続性

鉄道

タンザニアの標準軌鉄道（SGR）とダルエスサラーム近郊のクワラは、内陸部および陸路接続国からの貨物を効率的にダルエスサラームへ集荷するように設計されている。橋梁が整備されれば、この陸上輸送網は残り50kmを道路で延伸する形となり、ザンジバルまでの陸上一貫輸送が確立する。

海上

橋梁によって、ザンジバルはタンザニアの主要ゲートウェイであるダルエスサラーム港と直接結ばれることになる。同港は年間70~80万TEUを扱い、新たな民間コンセッションの導入によって、効率化が進みつつある。橋梁が完成すれば、コンテナ・冷凍コンテナトラックがダルエスサラーム港のターミナルからそのままザンジバルへ移動でき、小規模フィーダー輸送や天候に左右されるフェリー区間を回避できる。

その他の港湾・物流拠点とのネットワーク

橋梁整備は、ザンジバルと周辺の港湾・物流拠点との連携も強化する。

- 主要港湾：マリンディ港、フンバ港、タンガ港、ムトワラ港
- 内陸コンテナターミナル
 - クワラ内陸コンテナデポ（ヤード容量：3,500TEU）
 - ウブンゴ内陸コンテナデポ（ヤード容量：2,500TEU）

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

11 | バダグリ港・フリーゾーン計画 (1)

概要



概要

APMターミナルズ (APM)、オーリアン・インベスト (OI)、マッコリー・グループ (MG)、オアンド、チャグーリー・グループ (CG)、ターミナル・インベストメント (TIL) からなるコンソーシアムは、ナイジェリア港湾局と協働し、ナイジェリア・ラゴス州バダグリに、390万TEUの処理能力を有するメガ港湾、フリーゾーン、コンテナターミナルの建設を計画している。



詳細

同港湾にはコンテナ、一般貨物、RORO船で運搬される貨物、オフショア供給基地 (OSB)、リキッドバルク施設用のターミナルが整備され、総面積は1,000万平方メートル規模を見込む。フリーゾーンは港湾区域、物流区域、工業区域、電力ハブで構成される。



目的

ラゴス港湾区域の混雑緩和、西・中央アフリカにおけるナイジェリアの海運ハブとしての地位確立、現地OSBおよび産業サービスを通じた石油・ガス物流支援を目的とする。



現状

初期段階・2026年～2027年頃に建設開始予定



(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。

変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

11 | バダグリ港・フリーゾーン計画 (2)

規模

港湾およびフリーゾーンの開発は4つのフェーズで進められる計画で、総額約26億ドル規模を見込む。

- 年間390万TEU、貨物2,400万トン、自動車140万台を取り扱う、アフリカ最大級の深海港となる想定
- 45年間のコンセッション期間で530億ドルの収益を生み出す予測

戦略的重要性

2つ目の深海港でラゴス港湾を強化

東側ではレッキ深海港が稼働しており、西側のバダグリ港はラゴス港湾群における2つ目の深海港として期待される。最大水深18mの大型船舶の受け入れが可能となり、アパバ港およびティンカン島港の負荷軽減が期待される。また、現在は西アフリカの他港に流出している貿易量をナイジェリアが取り戻す効果も期待される。

渋滞緩和と物流コストの削減

バダグリ港の整備により、ラゴス港湾で慢性的に発生している渋滞問題の解消が期待される。トラック待機列の緩和、貨物取扱速度の向上、輸送コストの削減が見込まれている。

エネルギー関連機能の強化

バダグリ港に計画されているオフショア供給基地（OSB）は、ナイジェリア西部における石油・ガス関連事業を支える拠点として期待される。また、東部のオネ（Onne）石油ガス・フリーゾーンを補完することで、国内におけるエネルギー物流のカバー範囲が広がり、供給網の強化が見込まれる。

広域物流ネットワークの強化

将来的な鉄道や内陸水路の整備により、カノ、カドゥナ、イバダン、ジョスなど、ナイジェリアの主要内陸コンテナデポへのアクセスが拡大する見込みである。さらに、アビジャンーラゴス回廊高速道路の整備が進めば、コトヌー港（ベナン）、ロメ港（トーゴ）、テマ港（ガーナ）、アビジャン港（コートジボワール）といったECOWAS域内の主要港との連携が容易になり、域内物流の活性化と貿易機会の拡大につながるも期待される。

物流接続性

道路（主要アクセスルート）

バダグリ港はラゴスーバダグリ高速道路に直接接続しており、アパバ港やティンカン島港から西へ約55kmの位置にある。この高速道路はアビジャンーラゴス回廊の一部でもあり、西アフリカの5カ国を結ぶ地域最大級の貿易ルートである。この立地により、ラゴスの主要港湾クラスターとの連携が強化され、ロメ（トーゴ）やテマ（ガーナ）といった近隣国の港へ貨物が迂回する状況を抑制できると期待される。

鉄道

将来的には、バダグリとティンカン島、アパバ、レッキ、イジェブ・オデ、カジョラを結ぶ鉄道が整備される計画で、国内幹線のラゴスーカノーマラディ鉄道網への接続が見込まれている。政府はすでにこの西部港湾鉄道連絡線の設計資金調達を開始している。

内陸水路

港湾の混雑時や道路渋滞が発生する際の代替手段として、沿岸および内陸水路を利用した貨物輸送の導入が計画されている。

航空

バダグリ港は、イケジャのムルタラ・ムハンマド国際空港（MMIA）から比較的近い距離にある。同港は航空貨物ハブではないものの、この位置関係は時間に制約のある物流にとって利便性が高い。

パイプライン・リキッドバルク

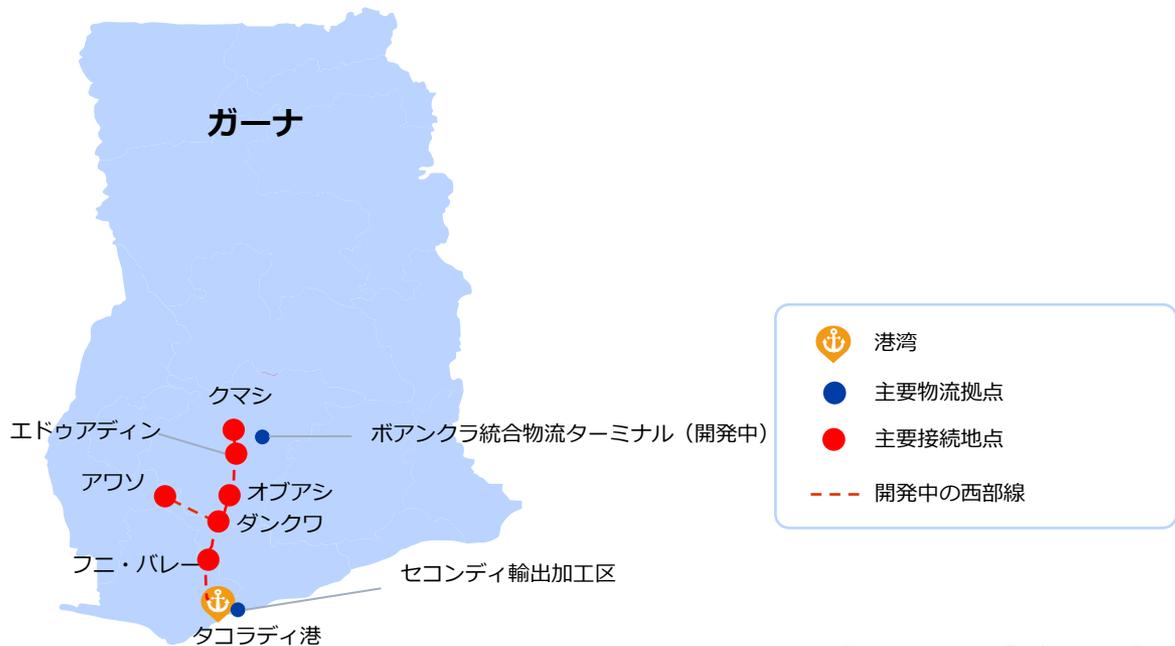
本プロジェクトにはリキッドバルクターミナルが含まれており、将来的にはフリーゾーン内にパイプラインを接続する可能性がある。実現すれば、燃料や化学品などの液体貨物を船舶からタンクへ直接移送することが可能になる。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

12 | 西部線軌道改修計画 (1)

概要	
 概要	ガーナ鉄道開発公社 (GRDA) は、ガーナ国内における標準軌鉄道の建設を計画している。この鉄道は西部回廊とタコラディ港を結びとともに、外部市場への重要なアクセスルートとして機能することが見込まれる。
 詳細	タコラディ、ダנקワ、アワソ、クマシを結ぶ全長339kmの旧式でほぼ廃線状態にあるケーブルゲージ (1,067ミリ) 路線は、標準軌 (1,435ミリ) の近代的な鉄道へ全面的に更新される見込みである。更新内容には、複線化やルート改良に加え、支線・分岐線の新設も含まれる。
 目的	南部と西部鉱物ベルト間の信頼性の高い鉄道を復旧し、旅客輸送と産業連携を可能にするとともに、マンガンやボーキサイトなどの大量輸出资材をタコラディ港へ効率的に輸送する。
 現状	初期段階



(注1) 地図はおおよその位置を指す。
 (注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData

12 | 西部線軌道改修計画 (2)

規模

プロジェクトには以下を含む。

- 鉄道線路の建設
- 駅およびプラットホームの建設
- 線路敷設
- 土木工事
- 信号・通信システムの設置
- 保安・警備システムの設置
- 関連施設

戦略的重要性

タコラディ港経由の輸出競争力強化

タコラディ港は、マンガン、ボーキサイト、カカオ、クリンカー、小麦など、ガーナの海上輸出の50%以上（原油を除く）を取り扱う主要港である。鉄道が整備されれば、アワソのボーキサイト鉱山やンスータのマンガン鉱山からの鉱物輸送が安定的かつ効率的に行えるようになり、取扱量の増加が期待されるとともに、船舶の待機時間短縮や輸送コストの削減にもつながると見込まれる。

バルク貨物取扱能力の強化

現在は年間約700万トンのマンガンと1,500万トンのボーキサイトが輸送されているが、将来的にはニーナヒンから追加で約500万トンのボーキサイトが鉄道網を通じて輸送される見込みである。また、石油製品についても年間15億リットル規模の輸送が想定されており、さらにカカオ、木材、セメントなどの貨物量も増加する可能性がある。

物流接続性

物流ハブターミナル	場所	特徴
タコラディ港	セコンディ・タコラディ	ガーナの海上輸送量の約24%、輸出量の56%を扱う。新西部線への直接接続が予定されている。
ボアングラ統合物流ターミナル（開発中）	ボアングラ	約413エーカー（約167万㎡）規模の物流拠点で、鉄道・道路を結節するガーナの主要内陸コンテナデポ。西部線改修により、タコラディ港からの貨物集約拠点として機能予定。
セコンディ輸出加工区	セコンディ・タコラディ	西部回廊・港湾クラスターに隣接する880万平方メートルの工業・鉱物加工用経済特区（EPZ）。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

13 | ジョモ・ケニヤッタ国際空港拡張計画（1）

概要

 概要	ケニア空港局（KAA）は、ナイロビのジョモ・ケニヤッタ国際空港（JKIA）に新ターミナルの建設を計画している。
 詳細	新ターミナルは多層構造で建設され、誘導路や空港へつながる主要道路、駐車場といった関連インフラの改良も併せて進められる。ケニア航空（KQ）やジャンボジェット（Jambojet）、およびその提携航空会社の運用を新ターミナルに集約することを目的としており、完成後は現在の仮設ターミナル（T1E・T2）は順次廃止される予定である。
 目的	JKIA の混雑緩和と近代化を進めることで、ナイロビのハブ空港としての地位を維持し、周辺国の競合空港に対する競争力を確保する。
 現状	請負業者は未定・2026年～2027年頃に建設開始予定



(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

13 | ジョモ・ケニヤッタ国際空港拡張計画（2）

規模

総額約16億3,000万ドルを見込む。

- 滑走路：1億7,430万ドル
- 誘導路：3億3,810万ドル
- 旅客用エプロン（航空機駐機場）：2億1,730万ドル
- 貨物用エプロン（航空機駐機場）：7,030万ドル
- ターミナルビル：7億2,140万ドル
- 周辺道路・駐車場：7,010万ドル
- その他のインフラおよび設備：3,940万ドル

戦略的重要性

滑走路と誘導路の制約緩和

JKIA は現在、1 本のみの滑走路で 1 時間あたり 30 便の処理能力に依存しており、2035 年頃には許容量が飽和すると予測されている。このため、新ターミナルの建設と滑走路周辺機能の強化は、将来の需要拡大に対応するための重要な施策と位置付けられている。

ハブ運営の円滑化

新ターミナルは旅客対応を主目的としているが、計画には駐機場や駐機スポット、飛行場容量の拡充も含まれており、地上での混雑やオペレーション上の競合を軽減することが期待されている。また、乗り継ぎの最小所要時間（MCT）が短縮されることで、下部貨物（ベリーカーゴ）の安定的な流れを維持するうえでも重要な役割を果たす。

物流接続性

道路

JKIAはA109号線（モンバサ道路）に直接接続しており、ナイロビ高速道路には空港専用出口が整備されている。高速道路の開通により、都心部から空港までの移動時間は約15～20分へ短縮され、貨物輸送の迅速化を実現する。また、空港はシカ（Thika）高速道路へ接続する東部バイパスとも連結しており、地方からのトラックが市街地を経由せずに空港へ直接アクセスできる。

鉄道

標準軌鉄道（SGR）は、モンバサ港からのコンテナを、JKIAから約8kmに位置するナイロビ内陸コンテナデポまで輸送している。この陸揚げ拠点を介することで、海上輸送・鉄道輸送・航空輸送を組み合わせた多様な貨物連携が可能となっている。

14 | ロメーシンカッセ鉄道計画 (1)

概要

 概要	トーゴ投資公社は、ロメ港からブルキナファソ国境のシンカッセまでを結ぶ南北方向の重鉄道回廊の整備を計画している。これにより、サヘル地域との間でコンテナやバルク貨物の効率的な輸送を実現し、トーゴを物流ハブとして確立することを目指す。
 詳細	全長670kmの新幹線路は貨物輸送（コンテナ・鉱物・農産物）を目的とし、開発中のシンカッセ内陸コンテナデポとの接続が見込まれる。
 目的	国道1号線（RN1）に依存したトラック輸送を鉄道へ転換することで、ロメ港とサヘル地域を結ぶ物流コストと輸送時間を削減する。
 現状	初期段階・2027年頃に建設開始予定



-  港湾
-  主要物流拠点
-  空港
-  主要接続地点
-  ロメーシンカッセ鉄道

(注1) 地図はおおよその位置を指す。
 (注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData

14 | ロメーシンカッセ鉄道計画 (2)

規模

総額約51億ドル規模を見込む。

- 鉄道駅の建設
- プラットホームの建設
- 歩道橋の建設
- 橋梁の建設
- トンネルの建設
- 管理スペースの建設
- 駐車施設の建設
- アクセス道路の建設
- 関連インフラの建設
- 信号システムの設置
- 通信システムの設置
- 線路敷設

戦略的重要性

ロメをサヘル地域への海陸複合ゲートウェイとして強化

ロメ港は年間約200万TEUを取り扱う西アフリカ有数の港湾であり、さらなる取扱能力の拡大が見込まれている。の南北重鉄道は、ロメの物流ネットワークを国内全域からサヘル地域まで伸ばし、ブルキナファソやニジェールなどの内陸国と直接連結する役割を担う。これにより、内陸諸国はより迅速かつ低コストで海上輸送へアクセスできるようになり、トーゴはアビジャン（コートジボワール）、テマ（ガーナ）、コトヌー（ベナン）といった地域主要港との競争力を強化できる。

国家物流ハブ構想との整合

本プロジェクトは、トーゴ政府が国家計画で掲げる地域貿易・物流ハブ構想と整合している。南北鉄道の整備により市場アクセスや輸出ルートが改善され、農業、軽工業、鉱業など多様な分野で新規投資や産業集積の進展が期待されている。

地域貿易の競争力と回復力を強化

この鉄道の整備により、ロメは西アフリカの内陸貨物輸送におけるシェアを拡大し、既存の輸送路が途絶したり混乱した場合には代替ルートとして機能することが期待される。サヘル地域で鉄道輸送の需要が高まるなか、本プロジェクトはトーゴにとって大きな成長機会をもたらす。

国道1号線 (RN1) の混雑緩和

ロメからシンカッセを結ぶ国道1号線 (RN1) は、トラック輸送が集中して路面の損傷や渋滞が深刻化している。新たに整備される重鉄道は、燃料・セメント・鉱物などの重量物をより安全かつ安定的に運ぶ手段として期待されている。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

14 | ロメーシンカッセ鉄道計画 (3)

物流接続性				
物流ハブターミナル	場所	特徴	仕様	ロメーシンカッセ鉄道との接続
ロメ港	ロメ	<ul style="list-style-type: none"> トーゴの主要な深海港 大型船舶に対応した、西アフリカの貿易拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 取扱量：年間約200万TEU 水深：16.6m 岸壁延長：1,050m 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の起点 北部内陸都市およびブルキナファソ国境方面への貨物ルートとなる計画
PIA工業団地	アデティコペ (ロメ近郊)	<ul style="list-style-type: none"> 港湾混雑を補完する内陸側の物流拠点 (内陸コンテナデポ併設) 農産物や工業製品の輸出を支える大規模な工業・物流パーク 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積：約400ヘクタール 処理能力：年間15万TEU ヤード容量：1万2,500TEU 	<ul style="list-style-type: none"> ロメ港と短距離鉄道で接続 コンテナを直接搬入、通関、保管する計画
シンカッセ内陸コンテナデポ (開発中)	シンカッセ (トーゴ北部)	<ul style="list-style-type: none"> ブルキナファソおよびニジェール向け通関・貿易の主要内陸ターミナル 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積：約100ヘクタール 主な施設：倉庫、税関、トラック駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の終点 サヘル地域とトーゴ港湾を結ぶ拠点
ナッサングベ・エードマ国際空港	ロメ	<ul style="list-style-type: none"> 旅客、航空貨物を扱う主要国際空港 航空による地域貨物輸送を支える拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路長：3,001m 	<ul style="list-style-type: none"> 空港と鉄道が接続 港湾、工業地帯との貨物連携が容易になる見込み
ブリッタ物流ステーション (開発中)	ブリッタ (トーゴ中部)	<ul style="list-style-type: none"> 農産物およびコンテナの停車、積替え地点 	—	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の中間貨物拠点

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData

15 | マンガブワニ多目的港計画 (1)

概要

 概要	ザンジバル港湾公社 (ZPC) は、ザンジバルインフラ・通信・運輸省 (MoIC) などと連携し、タンザニアのザンジバル本島 (ウングジャ島) において、新たな多目的港の建設を進めている。
 詳細	同港湾には、コンテナターミナル、ドライバルク施設、リキッドバルク施設、石油・ガス向けのCBM (沖合係留設備) や専用栈橋、漁業関連施設、オフショア・天然ガス向けサービス基地、船舶修理施設、港湾設備の保守・整備作業場などが整備される見込みである。
 目的	同港湾は、大型コンテナ船、ばら積み貨物船、石油タンカーを受け入れ可能な近代的な深海港として、混雑するマリンディ港の負担軽減と、ザンジバルの貿易能力の強化を目的としている。
 現状	主要契約入札の審査中



(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

15 | マンガブワニ多目的港計画 (2)

規模

本プロジェクトには以下の施設・インフラの建設が含まれる。

- 沖合原油積み替え施設 (CBM等)
- 倉庫
- 多目的ターミナルバース
- 荷役設備
- 事務所棟
- 道路および駐車場施設
- 関連施設一式

戦略的重要性

ザンジバルの貨物集中・渋滞の解消

ストーンタウン（旧市街地）のマリンディ港は、現在ザンジバルの貨物取扱量の90%以上を担っているものの、港湾規模が小さく、過密状態が恒常化している。新設されるマンガブワニ港は十分な水深と近代的な施設を整備することで、旧市街地外で重量貨物を取り扱えるようになり、物流の円滑化と迅速化が期待される。

地域物流ハブの創出

マンガブワニ港は、周辺の産業集積地と連携する中核拠点として機能すると見込まれている。これにより、貨物の処理、包装、保管、修理といった業務を、タンザニア本土ではなくザンジバル内で行えるようになり、雇用創出と貿易価値の向上が期待される。

海洋産業の拡大

石油・ガス、深海漁業、船舶修理に対応した専用のターミナルは、ザンジバルの自立性を高め、燃料供給の安全性を向上させるとともに、燃料補給やメンテナンスサービスといった新たな収入源の創出につながると見込まれている。さらに、石油・ガス取扱用の棧橋と貯蔵タンクを整備することで、タンザニア本土への石油供給依存を低減できる。

物流接続性

道路

マンガブワニ港は、島内の主要南北ルートであるストーンタウンーマホンダーヌグイ高速道路の至近に位置しているため、トラックは市街地・観光地・主要物流拠点へ迅速にアクセスできる。ストーンタウンからは約22~25km（車で約25分）の距離にあり、貨物の移動が迅速かつ効率的に行える。

航空

同じ島内に位置するアベイド・アマーニ・カルメ国際空港（ZNZ）では、新設のターミナル3が年間約150万人の旅客処理能力を有する。航空輸送と海上輸送を組み合わせることで、生鮮品などの高付加価値貨物を効率的に輸送することも可能である。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

16 | ムトワラ-ムバンバ湾鉄道計画 (1)

概要

 概要	<p>タンザニア鉄道公社 (TRC) は、ムトワラからムチュチュマおよびリガンガに至る、総延長約1,000kmの新たな標準軌鉄道の建設を計画している。</p>
 詳細	<p>路線は標準軌 (1,435mm) で設計され、旅客列車は時速160km、貨物列車は時速120kmの運転を目標とする。ムトワラ、マラウイ湖のムバンバ湾 (ムバンバ・ベイ)、リガンガ、ムチュチュマを結ぶ計画で、バルク貨物や鉱物資源の輸送を主な用途として計画している。</p>
 目的	<p>南部鉱物ベルトに位置するリガンガの鉄鉱石資源やムチュチュマの石炭資源の開発を促進し、これらをムトワラへ直接輸送して加工・輸出につなげる重量貨物ルートを確認する。</p>
 現状	<p>初期調査段階</p>



(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

16 | ムトワラームバンバ湾鉄道計画 (2)

規模

総額21.5億ドルを見込む。

戦略的重要性

南部鉱物ベルトの開発促進と大量輸送ルートの確保

鉄道はリガンガ鉄鉱山およびムチュチュマ炭鉱とムトワラ港を直接結び、バルク貨物の大量輸送を可能にする。初期段階で年間500万トン、将来的には1,000万トンまで拡張可能な貨物輸送容量を備える計画であり、トラック輸送に比べて効率性とコスト競争力が向上する。これにより鉱物資源の輸出促進と、国内産業への安定した原料供給が期待される。

第二の海洋ゲートウェイ創出による物流リスク分散

現在、タンザニアの鉄道輸送の多くはダルエスサラーム経由に依存している。南部ルートの整備によってムトワラ経由の新たな海上アクセスが確立され、既存ルートの混雑緩和や有事における代替経路の確保につながる。

南部における産業集積の促進

鉄鉱石・石炭・港湾へのアクセスが改善されることで、南部地域における鉄鋼・発電・製造業などの産業集積が進み、輸入原料への依存度低減も期待される。

地域経済への波及効果

建設期間には約1万人、運営期間には約2,500人の雇用が見込まれる。また、年間25万人の旅客需要も想定されており、地域経済への貢献は大きい。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

16 | ムトワラ-ムバンバ湾鉄道計画 (3)

物流接続性				
物流ハブターミナル	場所	特徴	仕様	ムトワラ-ムバンバ鉄道との接続
ムトワラ港	ムトワラ	<ul style="list-style-type: none"> タンザニア南部の主要な海港 鉱物、セメント、肥料などのバルク貨物を中心とした輸出拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 水深：9.5~13m バース数：2 岸壁延長：685m コンテナヤード容量：約1万2,000TEU 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の起点 鉱山や関連産業が直接海上輸出を行うための拠点
ムバンバ湾（ムバンバ・ベイ）港（開発中）	ムバンバ湾	<ul style="list-style-type: none"> マラウイ湖（ニアッサ湖）に面した内陸湖港 マラウイ、モザンビークとの貿易拠点 	<ul style="list-style-type: none"> バース数：6 敷地面積：約3万㎡ 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の終点 鉄道と湖上輸送を接続し、国境を越えた貿易を可能にする拠点
ムトワラ経済特区	ムトワラ	<ul style="list-style-type: none"> ムトワラ港近接の工業・物流地帯 保管、加工、輸出を担う産業拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 面積：約2,650万㎡ フリーポート区域：110万㎡ タンザニアの投資計画の一部 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と直接接続 港への貨物輸送が改善される見込み
リガンガ鉄鉱山（開発中）	リガンガ（ンジョンベ地域）	<ul style="list-style-type: none"> タンザニア最大規模の鉄鉱石鉱山 国内鉄鋼産業の主要な原料供給源となる計画 	<ul style="list-style-type: none"> 推定埋蔵量：約2億1,900万トン 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線鉄道からの支線と接続 鉄鉱石がムトワラ港へ輸送される見込み
ムチュチュマ炭鉱・発電所（開発中）	ムチュチュマ（ンジョンベ地域）	<ul style="list-style-type: none"> 鉄鋼生産と発電需要を支える大規模炭鉱 600MW石炭火力発電所を中核とする統合開発計画 	<ul style="list-style-type: none"> 発電容量：600 MW（製鉄所向け250 MW、国家送電網向け350MW） 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線鉄道からの支線と接続 石炭輸出に対応する見込み
ムトワラ空港	ムトワラ	<ul style="list-style-type: none"> ムトワラ港や経済特区へ貨物、乗務員、緊急物資を運搬する地方空港 	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路長：2,259m 旅客便および軽貨物便に対応 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と連携し、港湾および経済特区の物流を補完

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

17 | エスワティニ鉄道接続計画 (1)

概要



概要

南ア運輸公社トランスネット (TSL) とエスワティニ鉄道 (ESR) は、南アのムプマランガ州ローテアから、エスワティニのシドヴォコドヴォ・ジャンクションまでを結ぶ、全長約150km・ケーブルゲージ (1,067ミリ) の鉄道路線の建設を共同で計画している。



詳細

1日あたり片道12本の列車運行 (最大2.5km・200両編成) を目標とする。



目的

南アからエスワティニを経由し、リチャーズ・ベイおよびマプトに至る、混雑のない一般貨物向け輸出回廊を形成する。



現状

設計作業完了・住民移転計画 (RAP) 手続き進行中



(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

17 | エスワティニ鉄道接続計画 (2)

規模

総額約13億ドルを見込む。

- 新規鉄道駅の建設
- 222カ所の構造物建設
- 28カ所の高架橋建設
- 28カ所の橋梁建設
- 31カ所のアンダーパス建設
- 25カ所の牛用通路建設
- 110カ所の排水路建設
- プラットホームの建設
- 線路敷設
- 信号システムの設定
- 既存鉄道駅の改修

戦略的重要性

大量輸送に対応した一般貨物向け回廊

この鉄道はリチャーズ・ベイ港とマプト港の双方に接続し、道路に過度に依存していた貨物輸送を鉄道輸送に切り替えることで、円滑かつ安定した輸送を実現する。

エスワティニにおける地域統合と産業成長の促進

シドヴォコドヴォ経由での貨物輸送により、エスワティニを重要な南北貿易ルート上に位置づける。これにより、鉄道沿線での工業団地、物流ハブ、農産物加工ハブの発展を支え、信頼性の高いインフラを通じて長期的な投資誘致を目指す。

物流接続性

この鉄道網は、エスワティニ、南ア、モザンビークにおける主要な物流ハブ、港湾、工業地域を結ぶ。

物流ハブターミナル	場所	特徴
マツァパ内陸コンテナデポ	エスワティニ	主要な内陸コンテナデポ。
ムパカ内陸コンテナデポ	エスワティニ	マツァパ内陸コンテナデポの負荷軽減を目的として、2023年に稼働開始。主にエタノールを取り扱う。
リチャーズ・ベイ港	南ア	南部アフリカ最大のバルク港で、主に石炭や各種鉱物を取り扱う。設計上の処理能力は年間約9,100万トンで、2024年には約5,200万トンを処理している。
マプト港	モザンビーク	南ア、エスワティニ、モザンビークを主な対象地域とする深海港。水深は16mで、取扱量は約3,090万トン（2024年）、コンテナターミナルは25万5,000TEUから53万TEUに拡張が進められている。
ベルルアーネ産業自由区	モザンビーク	マプト港近郊に位置する、約700ヘクタールの工業地帯。60社以上が進出し、8,000人を超える雇用と30億ドル超の投資を生み出している。
シドヴォコドヴォ工業団地（開発中）	エスワティニ	鉄道沿いに計画されている工業エリアであり、製造業や物流関連企業の誘致を予定している。

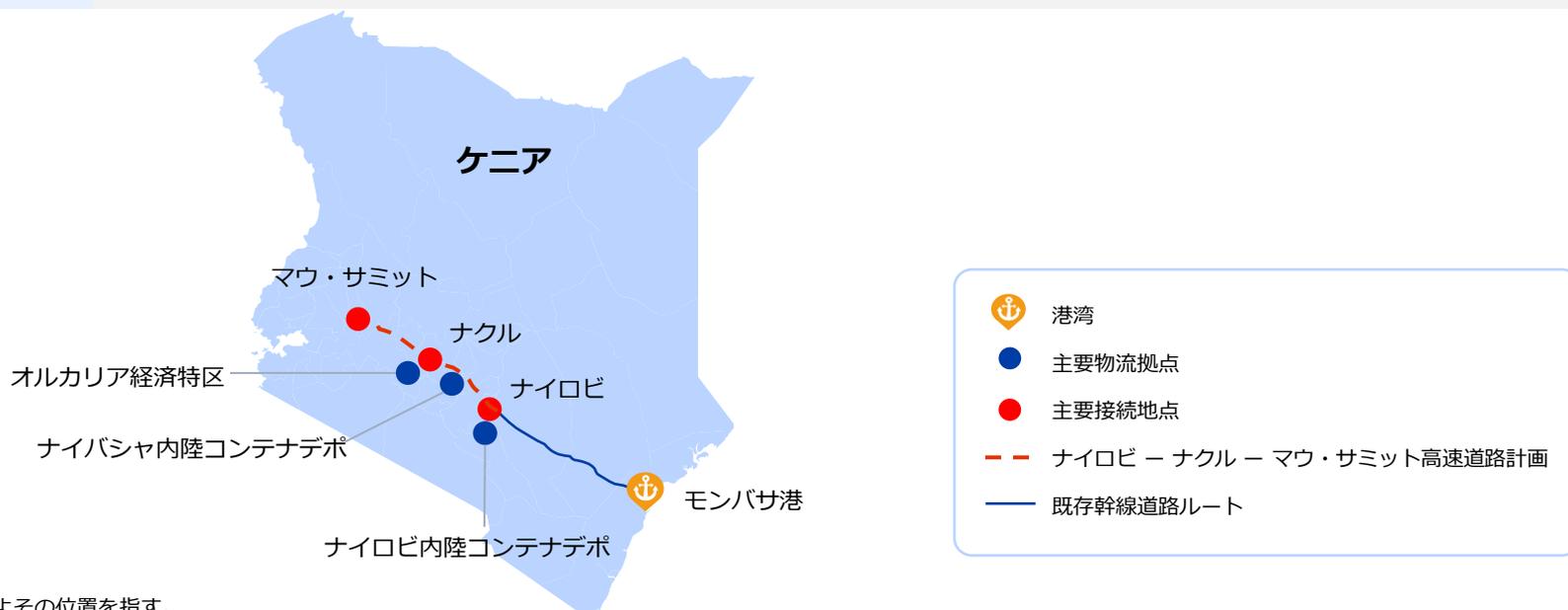
(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

18 | ナイロビーナクルーマウ・サミット高速道路整備計画 (1)

概要

 概要	ケニア高速道路公社 (KENHA) は、ケニアPPPユニット (PPPU) と連携し、ナイロビーナクルーマウ・サミット間を結ぶ高速道路の改良工事を計画している。
 詳細	本プロジェクトは、ナイロビ郊外のリロニを起点とし、リロニーナクルーマウ・サミット間 (約175km) の拡幅と、リロニーマイ・マヒューナイバシャ間 (約57km) の改修を含む。
 目的	ケニアで最も混雑する幹線道路における渋滞を緩和し、交通量が多い状況でも円滑に走行できる道路環境を整えるとともに、移動時間の短縮や車両運行コストの削減を図る。
 現状	ケニア国家社会保障基金 (NSSF)、中国路橋工程 (CRBC)、山東高速道路橋梁国際工程有限公司 (SDRB) の合弁事業体によるデベロッパー業務実施・2026年頃に建設開始予定



(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

18 | ナイロビーナクルーマウ・サミット高速道路整備計画 (2)

規模

総額約13億ドルを見込む。

- A8幹線道路（リロニーマウ・サミット間）約175km区間の拡幅工事（4車線の双方向道路への拡幅）
- A8南幹線道路（リロニーナイバシャ間）約57km区間の補強工事
- 照明設備の設置

戦略的重要性

主要貿易ルートとしての機能強化

本高速道路は、モンバサ港とウガンダ、ルワンダ、コンゴ民主共和国などの内陸国を結ぶ北部回廊の一部を形成しており、その改良により、輸送時間の短縮、安全性の向上、物流コストの低減が実現する。ケニア国内のみならず東アフリカ全体の物流効率の向上が期待される。

ナイバシャ内陸コンテナデポおよび経済特区との接続改善

本高速道路はナイバシャ内陸コンテナデポおよびナイバシャ経済特区と直接連結し、道路と標準軌鉄道（SGR）の接続性が高まることで貨物輸送が効率化し、ナイバシャ周辺の製造業・輸出関連産業の活性化につながる。

物流接続性

物流ハブターミナル	場所	特徴
モンバサ港	モンバサ	東アフリカ最大の海上ゲートウェイであり、年間約164万TEU（2023年時点）のコンテナと、4,100万トン（2024年時点）の貨物を取り扱う。本高速道路の改良により、モンバサからナイロビ、さらにナクルおよび内陸部への貨物輸送が効率化される。
ナイロビ内陸コンテナデポ	ナイロビ	標準軌鉄道（SGR）と直結する主要な内陸コンテナデポであり、年間約45万TEU超の処理能力を有する。本高速道路の改良により、ナイロビとケニア西部間のトラック輸送の改善が見込まれる。
ナイバシャ内陸コンテナデポ	ナイバシャ	リフトバレー地域（ケニア内陸部）および周辺内陸国向け貨物に対応する鉄道接続型の内陸コンテナ拠点。約100エーカー（約40万㎡）の敷地に3,500超の地上スロットを備える。本高速道路上に位置し、鉄道と道路間の円滑な貨物移送を可能とする。
ナイバシャ経済特区	ナイバシャ	ナイバシャ内陸コンテナデポに隣接する約1,000エーカー（約405万㎡）の産業・物流拠点。
オルカリア経済特区（開発中）	ナクル	約8,000エーカー（約3,237万㎡）におよぶ工業団地で、豊富な地熱発電を産業用電力として利用できる。本高速道路と接続しており、ナイロビおよび沿岸港湾との間で原材料や完成品の輸送を迅速に行える。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

19 | ウビンザームソンガティーギテガ鉄道計画 (1)

概要



概要 タンザニア鉄道公社 (TRC) とブルンジインフラ省は共同で、ウビンザ (タンザニア) からムソンガティ経由でギテガ (ブルンジ) に至る全長282キロメートルの電化標準軌鉄道 (SGR) の開発を計画している。 マラガラシからウビンザまでの156km区間 (タンザニア側) と、ギテガまでの126km区間 (ブルンジ側) で構成される。



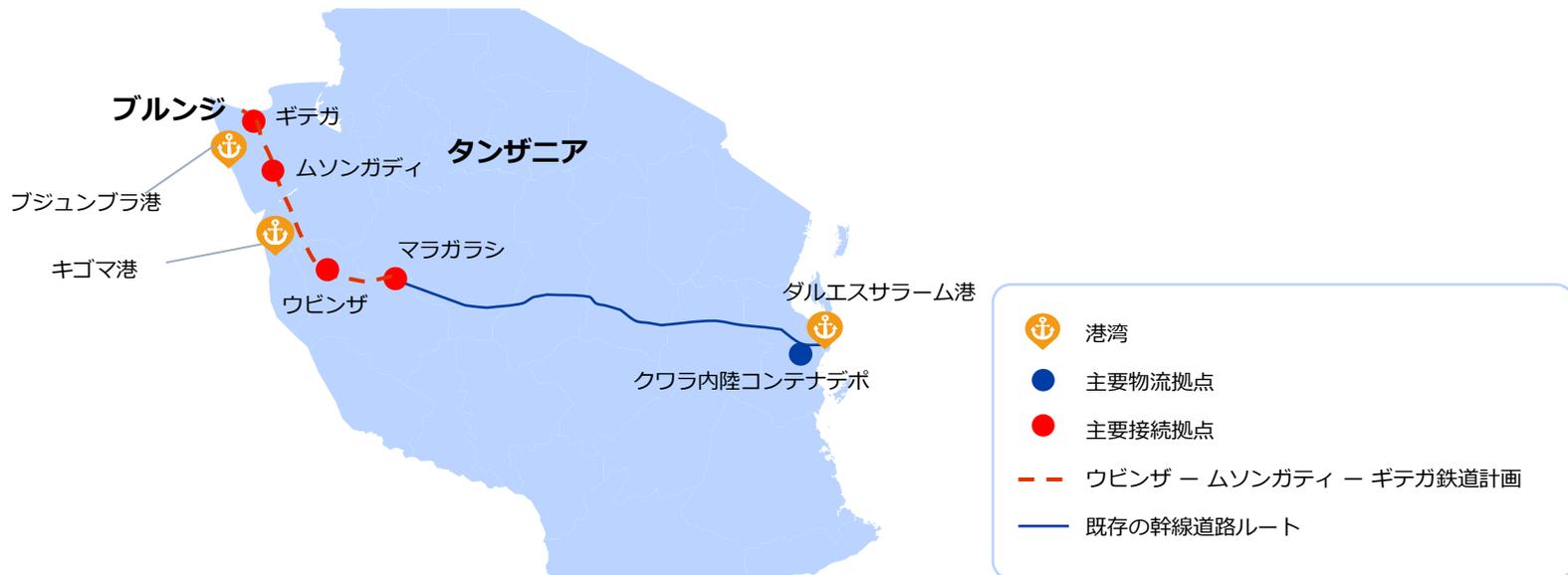
詳細 本路線は単線の電化標準軌鉄道として設計され、待避線を備え、最高速度は時速160kmの運行を想定している。ムソンガティには、旅客ターミナル7カ所と貨物ターミナル1カ所を設置する予定である。



目的 タンザニアおよびブルンジの鉱物資源を、ダルエスサラーム経由でインド洋へ輸出するための新たなゲートウェイを確立する。重量物・大量貨物を道路輸送から鉄道輸送へ転換することで、中央回廊における物流コストと所要時間を削減する。



現状 タンザニア区間とブルンジ区間の両方で建設工事開始・2029年頃に運行開始予定



(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

19 | ウビンザームソンガティーギテガ鉄道計画 (2)

投資額と規模

総額約21億ドルを見込む。

フェーズ1：ウビンザーマラガラシ区間（タンザニア側）

- 約156kmの鉄道建設（約9億ドル）
- 工事監理サービス（約2,000万ドル）

フェーズ2：マラガラシームソンガティ区間（ブルンジ側）

- 約80kmの鉄道建設（約7億ドル）
- 工事監理サービス（約1,000万ドル）

フェーズ3：ムソンガティーギテガ間（ブルンジ側・計画段階）

- 約46kmの鉄道建設

戦略的重要性

鉱物輸出能力の強化

本鉄道は、ムソンガティ地域に存在するニッケル資源（関連するコバルト・鉄鉱石を含む）を、ダルエスサラーム港からインド洋へ大量かつ経済的に輸送するための新たな回廊を形成する。将来的には、年間約300万トンの鉱物が鉄道で輸送可能となる。

地域貿易ルートの多様化とリスク軽減

本鉄道は、タンザニアとブルンジを結び、将来的にはコンゴ民主共和国（DRC）へもつながる中央回廊構想の一部を構成する。道路輸送や隣国港湾への依存を緩和し、内陸国にとってより安全・迅速・低コストで、リスク分散された国際市場アクセスを実現する。

内陸物流の効率化

大量貨物を道路輸送から電化鉄道輸送へ移行することで、輸送の信頼性が向上し、道路損傷や事故リスクが減少するなど、内陸物流の効率化が進む。鉄道の完成後は、ダルエスサラーム港ーブジュンブラ港間の大量輸送時間は道路輸送と比較して、約80%短縮され、輸送コストも約30～40%の削減が見込まれる。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

19 | ウビンザームソンガティ―ギテガ鉄道計画 (3)

物流接続性				
物流ハブ ターミナル	場所	特徴	仕様	ウビンザームソンガティ―ギテガ鉄道 との接続
ダルエスサラーム港	ダルエスサラーム (タンザニア)	<ul style="list-style-type: none"> タンザニアの主要港湾 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物取扱量：年間約2,770万トン コンテナ取扱量：年間約82万TEU コンテナターミナル2の処理能力：100万TEU 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の起点 ブルンジ向け国際物流ルートの強化
クワラ内陸コンテナ デポ	ダルエスサラーム 近郊 (タンザニア)	<ul style="list-style-type: none"> 新しい内陸物流ハブ 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ取扱能力：年間約30万TEU 保管能力：3,500~5,000コンテナ 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道でダルエスサラーム港と接続 ブルンジ貨物の海港経由ではない鉄道輸送で通関・保管するルートの確保
キゴマ港	キゴマ (タンザニア)	<ul style="list-style-type: none"> タンガニーカ湖沿岸の港 コンゴ民主共和国、ザンビア、ブルンジとの貿易における重要拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物取扱量：年間約29万5,000トン 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とキゴマ近郊で接続予定 鉄道と湖上輸送の結節点としての機能強化
ブジュンブラ港	ブジュンブラ (ブルンジ)	<ul style="list-style-type: none"> タンガニーカ湖沿岸の港 改修によって機能強化された拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物取扱量：年間85万トン（従来の35万トンから拡大） 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とは直接接続せず、ギテガから道路で接続 鉄道により、ダルエスサラームへの迅速なアクセスが可能
クラシニ内陸コンテナ デポ	ダルエスサラーム (タンザニア)	<ul style="list-style-type: none"> ダルエスサラーム港湾複合施設の一部 	<ul style="list-style-type: none"> 保管能力：約2万4,000TEU 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾および鉄道と接続 ブルンジ向けまたは越境コンテナの一時保管と迅速輸送への活用

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

20 | LAPSSET回廊における標準軌鉄道（SGR）計画（1）

概要



概要

LAPSSET回廊開発局（LAPSSET CDA）は、ケニア鉄道公社と連携し、ラム港からイシオロを経てモヤレ（エチオピア国境付近）およびナコドク（南スーダン国境付近）に至る標準軌鉄道（SGR）の建設を計画している。また、イシオロでは既存の鉄道網との接続のため、ナイロビ方面への連絡線が計画されている。



詳細

本鉄道は、貨物列車の設計速度は時速80km、旅客列車は時速120kmを想定した標準軌仕様で計画されており、将来的には複線化および電化への発展が可能な設計となっている。



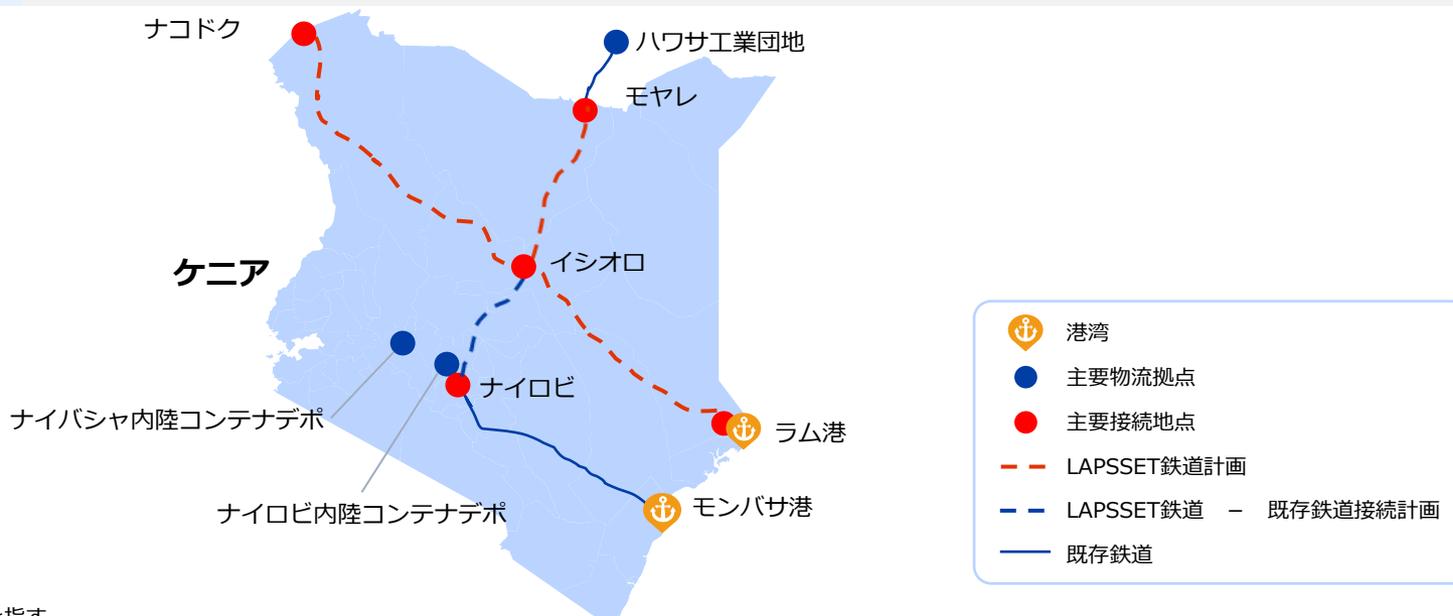
目的

本鉄道はラム港・南スーダン・エチオピア（LAPSSET）回廊の北部および西部を貫く幹線鉄道として位置付けられており、南スーダンに海上輸送アクセスを確保し、エチオピアに新たな輸送ルートをもたらすことで、既存回廊への過度な依存を緩和する。また、長距離貨物輸送を道路から鉄道へ転換することで、石油、農産物、一般貨物などのバルク輸送のコストと所要時間の削減を図る。



現状

初期段階・2027年～2029年に建設開始予定



(注1) 地図はおおよその位置を指す。

(注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

20 | LAPSSET回廊における標準軌鉄道（SGR）計画（2）

規模

総額135億ドル規模を見込む。

- ラム港－イシオロ間（約544km）：約35億ドル
- イシオロ－モヤレ間（約476km）：約32億ドル
- イシオロ－ナコドク間（約753km）：約44億ドル
- イシオロ－ナイロビ間（約279km）：約24億ドル

戦略的重要性

国内物流基盤の強化と地域開発の促進

本鉄道は、完成時に年間約2,500万トンの貨物輸送能力を備える計画であり、既存の道路輸送と比較して大幅な時間短縮とコスト削減が期待される。こうした高効率な鉄道輸送の導入により、これまでモンバサ港に強く依存していた港湾アクセスが多角化し、ラム港経由の新たな物流ルートが成立する。さらに、鉄道はトラック輸送よりも大量輸送に優れるため、北部のトゥルカナなどの地域から石油、家畜、鉱物などの産品をより低コストで輸送できるようになり、これら地域との市場アクセス改善が見込まれる。

南スーダン向けルート：海上アクセスの確立

ラム港を起点に、イシオロからナコドクを経て南スーダンへ至るルートは、内陸国である同国にとって最短の海上アクセスとなる。従来は道路中心であった長距離輸送ルートが鉄道に置き換わることで、輸送時間が大幅に短縮される。

エチオピア向けルート：ジブチ依存の緩和

ラム港を起点に、イシオロからモヤレを経由してエチオピアへ至る本鉄道は、同国にとってジブチ港への依存を緩和する新たな物流ルートとなる。特に南部のハワサやシャシャマネはジブチ港よりもモヤレの方が地理的に近く、輸送距離とコストの両面において競争力が高まる。さらに、2021年に開設されたモヤレ・ワンストップ国境検問所（OSBP）によって、国境通過にかかる時間が短縮されており、鉄道開通後にはこうした通関効率化の効果が鉄道貨物にも波及する見込みである。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
(出所) GlobalData

20 | LAPSSET回廊における標準軌鉄道（SGR）計画（3）

物流接続性

物流ハブ ターミナル	場所	特徴	仕様	LAPSSET回廊における標準軌鉄道 との接続
ラム港	ケニア	<ul style="list-style-type: none"> インド洋に面した新設港湾 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ取扱能力：年間120万TEU バース数：23 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の起点 南スーダン向け貨物の主要港
モンバサ港	ケニア	<ul style="list-style-type: none"> ケニア最大かつ最も繁忙な港湾 東アフリカ地域の主要ゲートウェイ 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ取扱能力：年間約145万TEU（2022年） 処理能力：年間210万TEU 	<ul style="list-style-type: none"> ナイロビ経由で間接的に接続 ナイロビーモンバサ間は既存SGRによる直結
ナイロビ内陸コンテナデポ	ケニア	<ul style="list-style-type: none"> 主要な内陸コンテナデポ モンバサ港からのコンテナ貨物の大半を処理する中核拠点 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ取扱能力：年間45万TEU 	<ul style="list-style-type: none"> ナイロビーイシオロ間によって接続 エチオピア、南スーダン方面への物流の要衝として機能
ナイバシャ内陸コンテナデポ	ケニア	<ul style="list-style-type: none"> 経済特区を有する 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナスロット数：3,500以上 経済特区面積：1,000エーカー（約405万㎡） 	<ul style="list-style-type: none"> ナイロビジャンクション経由で間接的に接続 鉄道貨物の集荷、保管を支援する拠点
ハワサ工業団地	エチオピア	<ul style="list-style-type: none"> 大規模な繊維、衣料品工業団地 	<ul style="list-style-type: none"> 雇用規模：8万人以上 輸出額：4,400万ドル相当（2023/2024年） 	<ul style="list-style-type: none"> モヤレ経由で接続 ラム港、モンバサ港への接続が期待される拠点

（注）プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。（出所）GlobalData

21 | クマシーパガ鉄道計画 (1)

概要	
 概要	ガーナ鉄道開発公社 (GRDA) は、ガーナ国内の南北輸送を強化する新規幹線鉄道として、南部のクマシから北部のパガ (ブルキナファソ国境付近) までを結ぶ鉄道 (中央スパイン鉄道) を計画している。
 詳細	クマシを起点として、スニヤニ、テチマン、ブイペ、タマーレ、ワレワレ、ボルガタンガ、ナヴロンゴを経て、パガに至る全長約 595km の区間で構成される。
 目的	本鉄道は、国内南北の接続性を高め、バルク貨物・鉱物・農産品などの輸送効率を向上させるとともに、鉄道サービスが十分に行き届いていない地域における旅客移動を改善することを目的としている。
 現状	初期段階・2026年頃に建設開始予定



(注1) 地図はおおよその位置を指す。
 (注2) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
 (出所) GlobalData

21 | クマシーパガ鉄道計画 (2)

🏠 投資額と規模

総額約33億3,200万ドルを見込む。

🏰 戦略的重要性

港湾アクセスの強化

パガから北側では、鉄道はダコラ（ブルキナファソのガーナ国境沿い都市）を経て、ワガドゥグ（ブルキナファソ首都）方面へ延伸される計画である。これにより、ブルキナファソの貨物需要をクマシ経由で東部・西部回廊につなぎ、テマ港およびタコラディ港へ効率的に誘導する複合輸送ルートが形成される。ボアンクラ統合物流ターミナル（クマシ近郊）は、このルートにおける鉄道・道路の集約拠点として機能し、従来アビジャン（コートジボワール）やロメ（トーゴ）経由が主流であったブルキナファソ向け物流に対して、ガーナの競争力を高める。

貨物輸送の鉄道シフト促進

貨物輸送を鉄道に転換することにより、幹線道路の大型トラック交通量が減少し、南北回廊での交通混雑・事故率・排出ガスの低減が見込まれる。

🏠 物流接続性

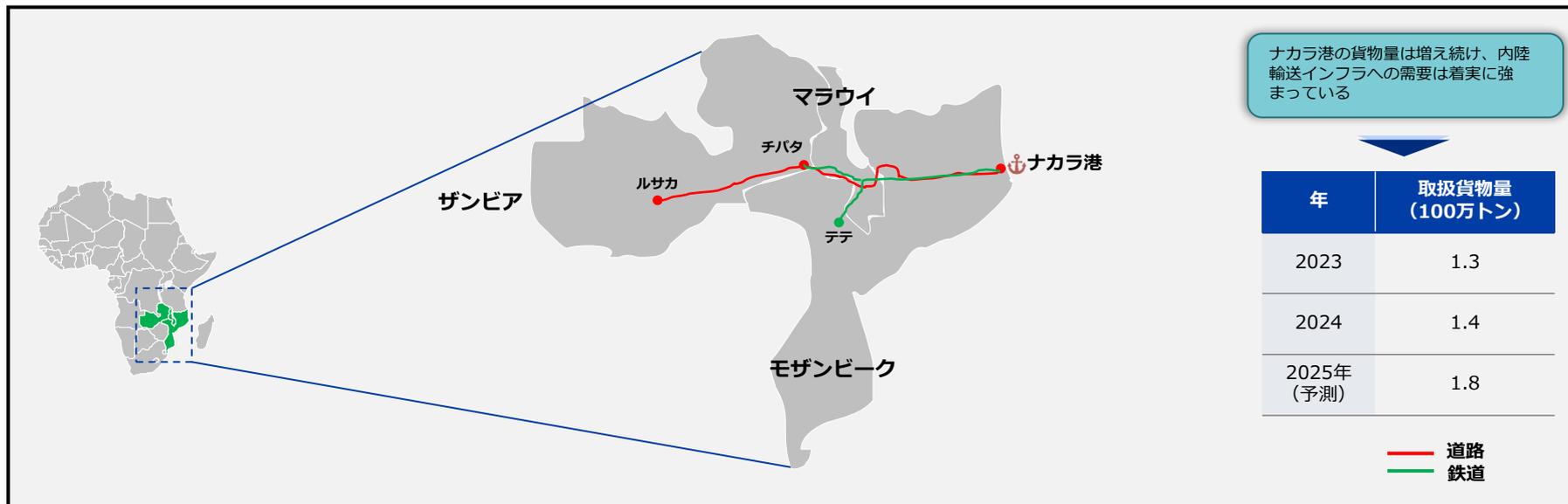
物流ハブターミナル	場所	特徴
テマ港	テマ	ガーナの主要な国際貿易港。約190万TEU（2024年）を取り扱う。東部線（アクラ・クマシを結ぶ鉄道：現在は大部分が改修中）の支線を通じて、クマシと接続予定。
ボアンクラ統合物流ターミナル（開発中）	ボアンクラ（クマシ近郊）	約413エーカー（約167万㎡）規模の物流拠点で、鉄道・道路を結節するガーナの主要内陸コンテナデポ。クマシーパガ鉄道の中核貨物ハブとして、テマ港・タコラディ港と内陸部を結ぶ要衝。
パガ・ダコラ国境検問所	パガ（ブルキナファソ国境）	ガーナ北端の国境検問所。ダコラ（ブルキナファソ）経由でワガドゥグ回廊と接続し、港湾から内陸・サヘル諸国への輸送拠点となる。
コトカ国際空港	アクラ	ガーナの主要空港。年間約4万トン規模の貨物と300万人以上の旅客を扱う。鉄道接続により、航空貨物と海上輸送の連携が強化される。
テマ・フリーゾーン（TEPZ）	テマ	約1,200エーカー（約486万㎡）に広がるガーナ最大の工業フリーゾーンで、輸出志向型製造業が集積している。鉄道完成後、テマ港近接の利点を生かした鉄道輸送が可能となる。
ダワ工業地帯（DIZ）	ダワ	テマ東部の約2,000エーカー（約809万㎡）に広がる工業地帯で、132MVAの電力供給設備を備える。将来は東部線支線との連携で製造・物流機能が強化される見込み。
アフィエニャ輸出加工区（開発中）	アフィエニャ	テマークマシ回廊近くに位置する、開発中の輸出加工区で、物流および軽工業向け拠点として整備が進められている。

(注) プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

(出所) GlobalData

IV. 参考プロジェクト

1 ナカラ回廊開発によるグローバル・サプライチェーンの強靱化（1）



概要：ナカラ回廊（モザンビーク、マラウイ、ザンビア）全体の交通インフラを強化し、産業を活性化することで、域内の連結性を高め、鉱物やその他の商品の輸送ルートとしての回廊の価値を高めることを目的に、日本政府が主導する開発計画

インフラ強化（日本政府支援）

モザンビーク

- 約2億4,000万ドル相当の融資によるナカラ港のインフラ開発
- 約2,500万ドル相当の無償資金協力によるナカラ緊急発電所整備計画を通じた北部の電力供給安定化・改善

マラウイ

- 国道1号線（M1道路）の補修および橋梁再建を通じた幹線道路の改善と交通渋滞緩和

ザンビア

- 橋梁管理能力の向上に向けた技術移転プログラムの実施

農業・鉱物資源開発（日本政府支援）

モザンビーク

- ナカラ回廊（ナンプラ州）における農業開発支援

地域レベル

- カッパーベルトを中心とした重要鉱物サプライチェーンのマスタープラン策定
- 農作物加工工場の建設・運営による農業バリューチェーンの強化

（注1）地図はおおよその位置を指す。

（注2）プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

（出所）GlobalData、JICA、外務省

1 | ナカラ回廊開発によるグローバル・サプライチェーンの強靱化（2）

貿易・物流への影響

内陸国へのアクセス改善

マラウイとザンビアをナカラ港（モザンビーク）につなぐ回廊は、両国にとって安定した海上アクセスとなり、ベイラ港（モザンビーク）やダルエスサラーム港（タンザニア）への依存度を低減させる。

貨物取扱能力の向上

近代化に伴い、ナカラ港の貨物取扱量は着実に増加している。鉄道・港湾は、鉱物、燃料、農産物など、より大量の貨物に対応できるようになっている。

重要物資のサプライチェーン強化

本プロジェクトは鉱物、燃料、農産物の効率的な輸送に焦点を当て、3カ国の輸出入安定化に貢献する。

輸出能力と競争力の向上

この回廊により、鉱物資源、農産物、工業製品の国際市場へのアクセスが容易になる。たとえば、マラウイ産およびモザンビーク産の石炭やルチル（主にチタン製品の原料となる鉱物）は、鉄道で直接沿岸部まで運ぶことができる。

内陸物流・工業地域との連結性強化

モザンビーク

モアティゼ

モアティゼ産の石炭は、912kmの鉄道を利用して沿岸部のナカラ・ア・ヴェーリャ（Nacala-a-Velha）までの直接輸送が可能となり、設計輸送量は年間約1,800万トンに達する。これにより、大量輸送が定着し、鉄道を一般貨物輸送に活用できるようになる。

クアンバ

ナカラ鉄道本線と、ニアサ州リチンガ（Lichinga）方面へ延びる262kmの支線が交わる重要な内陸拠点であり、港湾の物流圏をニアサ州の木材・農業生産地域へと拡大する役割を果たしている。

ナカラ経済特区（ZEEN）

ナカラとナカラ・ア・ヴェーリャ（Nacala-a-Velha）に広がる1,539km²のSEZは、港湾に直結する加工・物流産業向けに、整備済み用地や優遇措置を提供している。

マラウイ

リンベ地区（ブランタイヤ市）

3万m²規模（約1,200TEU相当）の整備により、滞留時間およびトラック待機時間の短縮が進み、ブランタイヤ市のナカラ向け鉄道接続型内陸コンテナデポとしての機能が強化される。

ザンビア

チパタ

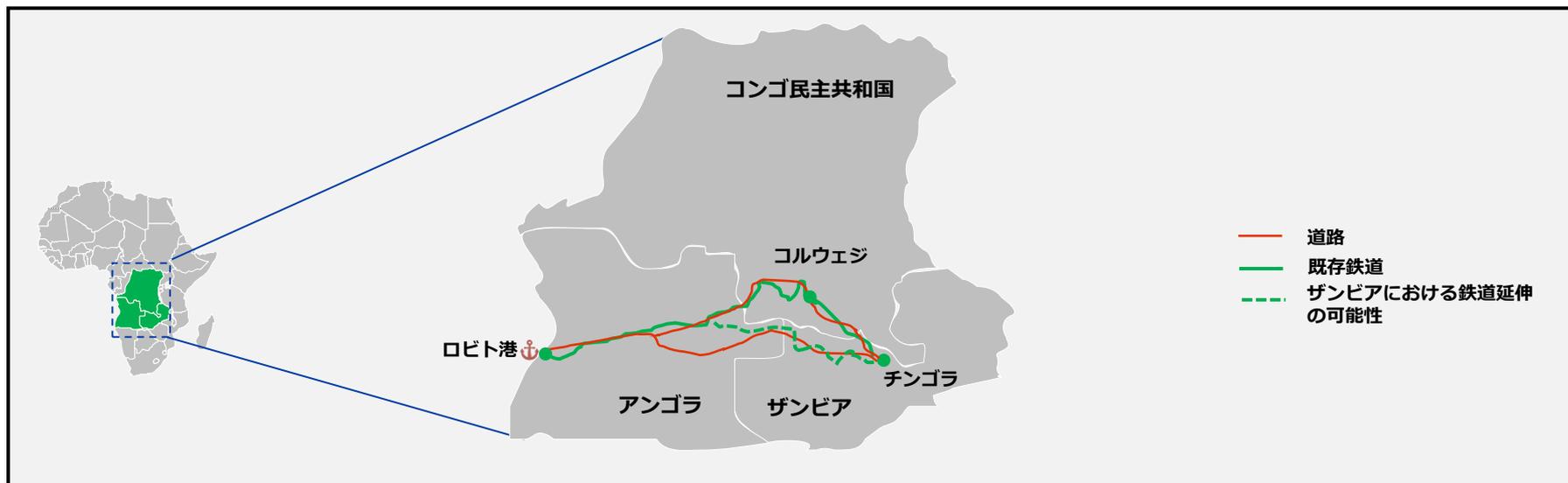
チパタ～ムチンジ（マラウイ）間の鉄道により、ザンビアはナカラ港への鉄道アクセスを得る。同路線の運用開始とチパタへの内陸コンテナデポ設置が進められている。

チパターセレンジエ接続計画

チパタとセレンジエが接続すれば、セレンジエとカピリムポシ間の既存路線を通じて、ザンビアの基幹鉄道網とナカラ回廊が結ばれ、遠回りとなる海上ルートに比べて輸送コストの低減が期待される。なお、カピリムポシはタンザン鉄道とも接続している。

（注）プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
（出所）GlobalData、JICA、外務省

2 | ロビト回廊構想：サプライチェーンの強靱化と経済の多角化（1）



主な目的

- 銅・コバルトが豊富なザンビアおよびコンゴ民主共和国の内陸地域と港湾を結ぶ、効率的な輸出ルートの構築
- 回廊沿いにおける農業・製造業・高付加価値加工の促進を通じた、地域貿易・経済多角化・工業化の促進
- アフリカ大陸自由貿易圏（AfCFTA）や南部アフリカ開発共同体（SADC）などの地域統合枠組みの強化

主要インフラ

- ロビト港：バルク貨物約100万トン、コンテナ約10万TEUの取扱能力があり、十分な水深を備えた大西洋沿岸の港湾
- 鉄道インフラ：
 - ▶ ロビト・アトランティック鉄道が運営するロビトールアウト（アンゴラ東部）間1,289kmと、コンゴ民主共和国における延伸区間約450km
 - ▶ ザンビアのカッパーベルトと回廊を直接接続する約260km延伸の計画
- 道路インフラ：ザンビアおよびコンゴ民主共和国のカッパーベルトへの陸上輸送ルートを補完
- 産業・物流拠点：回廊沿いにおける、カアラ・ロジスティクス・プラットフォーム（Caála Logistics Platform）などの整備・開発

（注1）地図はおおよその位置を指す。

（注2）プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。

（出所）GlobalData、国連プロジェクト・サービス機関（UNOPS）、外務省

2 | ロビト回廊構想：サプライチェーンの強靱化と経済の多角化（2）

貿易・物流への影響



輸送時間の短縮・輸送コストの削減

内陸鉱山から大西洋へのより直接的な輸送ルートの確保により、輸送時間および輸送コストの大幅な削減が見込まれる。例えば、コルウェジ（コンゴ民主共和国）からダーバン港（南アフリカ共和国）までのトラック輸送には約20～25日を要するのに対し、試行・初期段階における鉄道輸送では、ロビト港まで約6～8日とされ、港湾までの運搬時間は約60～75%短縮される。

各分野の輸出可能性の拡大

- 鉱物：
本回廊は、コンゴ民主共和国およびザンビアの銅・コバルトの輸出において重要な役割を果たしている。例えば、2024年には約12万5,000トンの貨物が本回廊を通過し、そのうち約4万トンがコンゴ民主共和国の銅であった。
- 農業・その他製品：
本回廊は、アンゴラの肥沃な州（ベンゲラ、ウアンボ、ビエ、モヒコ）を通過しており、道路・鉄道・港湾インフラの整備を通じて、農業生産者の国際市場および地域市場へのアクセス向上が期待される。

地域サプライチェーンの強靱化と多様化

EV・電池・クリーンエネルギー分野で不可欠な重要鉱物への関心が世界的に高まる中、本回廊は、インド洋経由の沿岸部輸出ルートに代わる選択肢を提供する。

（注）プロジェクトの選定や記載の数値は、委託先が収集した情報に基づく。変更や中止となる場合もあるため、詳細・最新状況については、個別に確認する必要がある。
（出所） GlobalData、国連プロジェクト・サービス機関（UNOPS）、外務省

関係国および地域にもたらされる効果



アンゴラ

- ロビト港を主要輸出拠点として強化し、アンゴラを地域貿易・鉱物資源輸送のハブへと発展させる。
- 従来の石油依存から脱却し、物流・輸送サービス・輸出促進を柱とする経済への多角化を進める。
- 農業・鉱物資源の潜在力を有する内陸州（ベンゲラ、ウアンボ、ビエ、モヒコ）への投資を促進する。

コンゴ民主共和国・ザンビア

- 両国、とりわけコンゴ民主共和国のカタンガ地域にとって、本回廊は国際市場へのアクセス向上と輸送コストの削減をもたらす。従来、両国の輸出は、南アフリカ共和国、モザンビーク、タンザニアを経由する長距離輸送ルートに依存しており、輸送距離の長さが課題となってきた。
- 物流コストの低下を通じて鉱業分野や下流工程への投資が促進され、国際競争力の向上が見込まれる。
- 地域間の連結性強化により、鉱業にとどまらない幅広い経済多角化が促進される。

地域統合と貿易

- 大西洋沿岸と南部・中部アフリカ内陸部を物理的に結ぶことで、双方向の貿易拡大が期待される。
- 回廊沿いの関係国間における通関・越境手続きの調和を促進し、非関税障壁の低減に資する。
- アフリカ大陸自由貿易圏（AfCFTA）が掲げる、アフリカ域内の連結性強化というビジョンを後押しする。

レポートをご覧いただいた後、 アンケートにご協力ください。

(所要時間：約1分)

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20250050>



レポートに関するお問い合わせ先

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部 中東アフリカ課



03-3582-5180



ORH@jetro.go.jp



〒107-6006

東京都港区赤坂1-12-32 アーク森ビル6階

■ 免責条項

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載