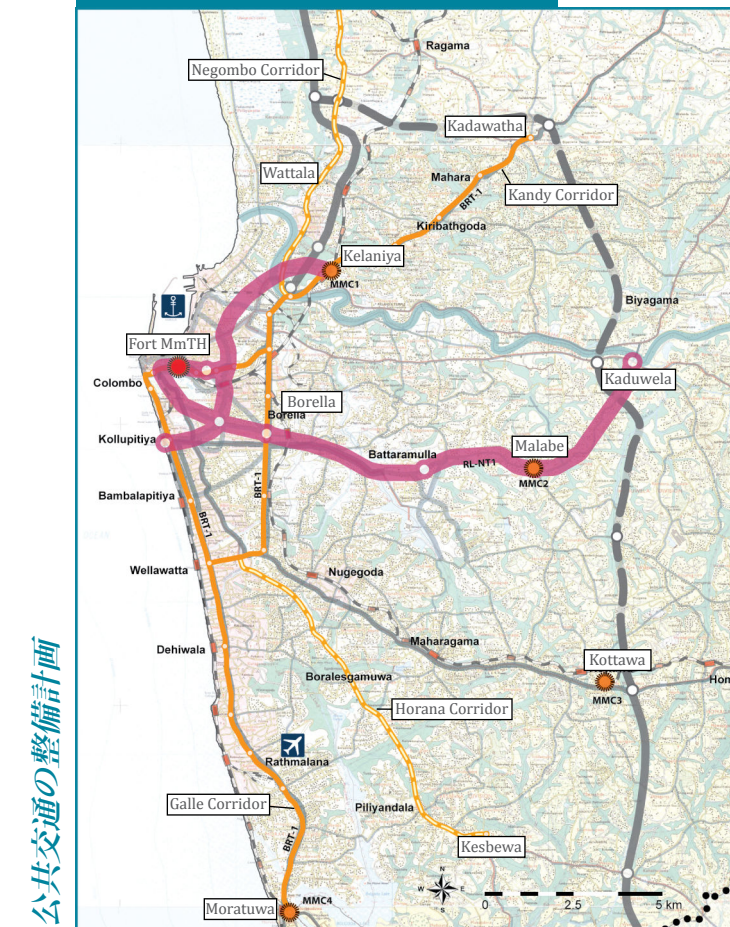


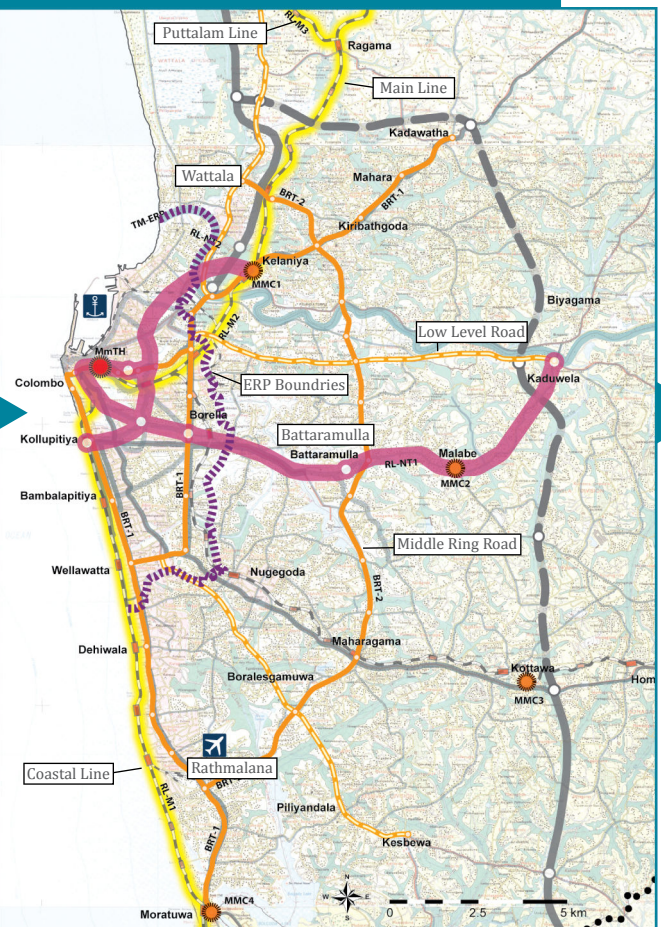




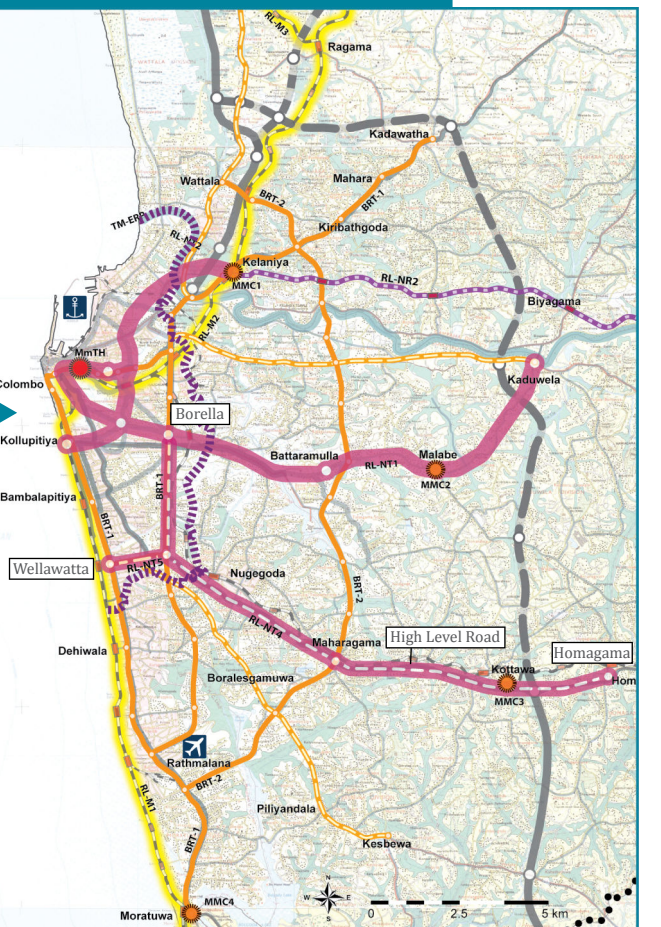
短期整備計画(2020年)



中期整備計画(2025年)



長期整備計画(2035年)



公共交通の整備計画

短期整備計画(2020年)

コロボ市内における南北の円滑な移動を確保するために、コロボ都市圏の北部とFort地区間を結ぶモノレールの建設を提案する。また、現行の公共交通サービスを改善するための最初の段階として、潜在的な需要が見込まれて十分な道路幅員のあるGalle回廊、Kandy回廊、Baseline道路へのBRTの導入を提案する。BRTの導入が難しいHorana回廊とNegombo回廊には、バス優先レーンを提案し、BRT、モノレール、既存鉄道ネットワークに接続する。以上の施策によって、早い段階で統合型都市公共交通ネットワークを構築する。更に、利用者にとって魅力的で効果的な公共交通システムを構築するために、Fort/Pettahにマルチモーダル・トランスポート・ハブ(MmTH)を建設し、様々な交通モードへの円滑な乗り換えと都心部へのアクセスを確保する。更に、マルチモーダル・センター(MMC)を公共交通が接続した主要コリドーの終着点である4か所に建設する。

中期整備計画(2025年)

マストランジットシステムの整備のため、中期整備計画期間中に既存鉄道の近代化と延伸を提案する。この整備に伴い、短期整備計画で計画されたマルチモーダル・センター(MMC)が更に効率的・効果的に機能するようになる。また、コロボ市の中心部を bypass せずにサブセンターが直接接続されるように、Rathmalana, Battaramulla、そして Wattalalaに接続する中環状道路へのBRTシステムの導入を提案する。

長期整備計画(2035年)

High Level道路にモノレールを導入して他の公共交通機関との連携をとることで、将来の交通需要に対応することを提案する。

道路の整備計画

短期整備計画(2020年)

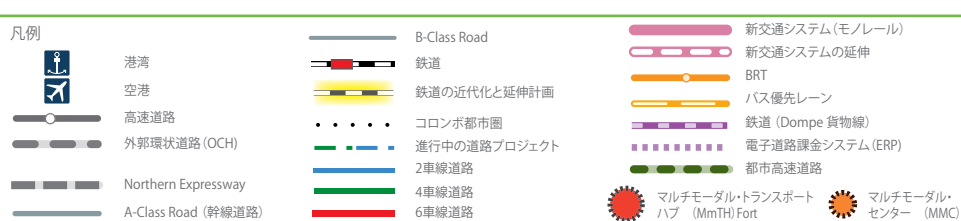
高架の港湾アクセス道路をColombo Katunayake Expressway (CKE) からNew Kelani Bridgeを経由してコロボ港まで整備することを提案する。これにより、コンテナトレーラーや他の港湾関連の車両が幹線道路に流入することを抑制する。また、この港湾アクセス道路をマルチモーダル・トランスポート・ハブとアクセスランプで接続することを提案する。これにより、州間バスが幹線道路を経由せずに港湾アクセス道路・高速道路を利用できるようにする。現在、主要な回廊で進行している道路の拡幅や延伸のプロジェクトも道路の交通容量を確保するために必要である。特に、Marine DriveのDehiwalaへの延伸プロジェクトとDehiwala, Nugegoda, Battaramullaを接続する2車線の西側環状道路の提案は、需要が伸びるBattaramullaまでのさまざまな経路を提供する。また、道路整備に加えて、混雑時の主要な交差点の信号制御の改善、交通需要管理(TDM)、効果的発現には時間がかかるものの通勤時の人々の意識を変えることにより通勤時間帯を変更するというモビリティ・マネジメント(MM)の提案は道路混雑の緩和を目指すものである。歩行者の安全を確保するため十分な歩道スペースを確保し、交通事故を減らすために、省庁間の調整や連携を促進させる必要がある。

中期整備計画(2025年)

Malabe回廊、High Level道路、Low Level道路に集中している交通流を、東西方向のCMCに向かう道路の整備により分散させるとともに、Marin DriveをDehiwalaからRathmalanaまで延伸することで、Galle道路の交通容量を補充する。また、Base Line道路をRathmalanaまで延伸することでGalle道路の東側にコロボ市への新しい経路を整備する。都市圏内のトリップ需要に対して様々な代替路を提供し、Base Line道路が混雑した時の迂回路となる幹線道路の3環状道路整備を提案する。Kelani Bridgeと南部高速をコロボ市の境界付近を経由しながら接続する都市高速道路を提案し、都心部と郊外部間のトリップや長距離の都市間交通に必要な交通容量を確保する。また、交通需要マネジメント(TDM)の一つである電子道路課金制度(ERP)の導入を提案し、過度な私的車の増加を抑制し公共交通への転換を促進する。

長期整備計画(2035年)

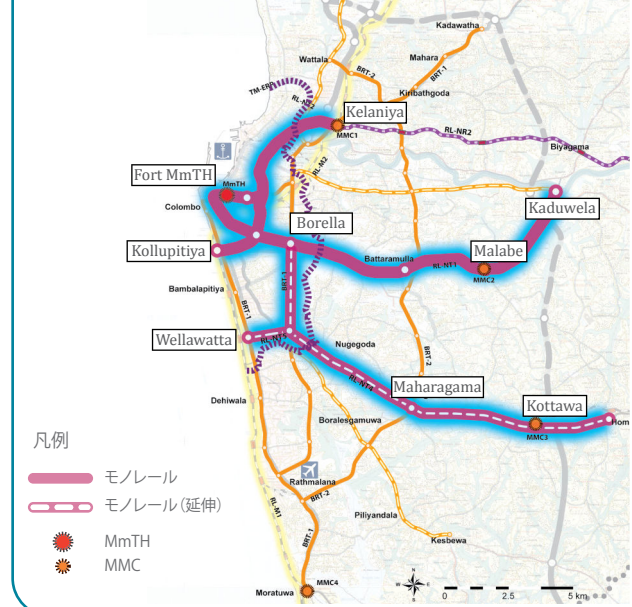
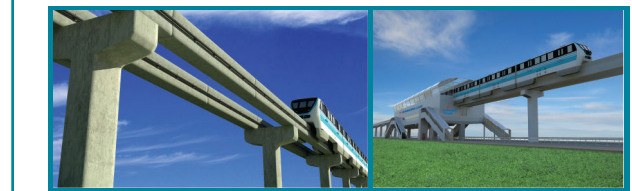
利用者にとって使いやすい軌道交通システムとするため、鉄道駅までの道路のアクセシビリティを継続的に改善することを提案する。また、郊外部の基本的な道路ネットワークの機能である「分散路」、「防災」、「良好な都市環境形成」のためのインフラストラクチャーとして、主要回廊間の1~2kmごとに2車線道路を整備する事を提案する。



主要プロジェクト

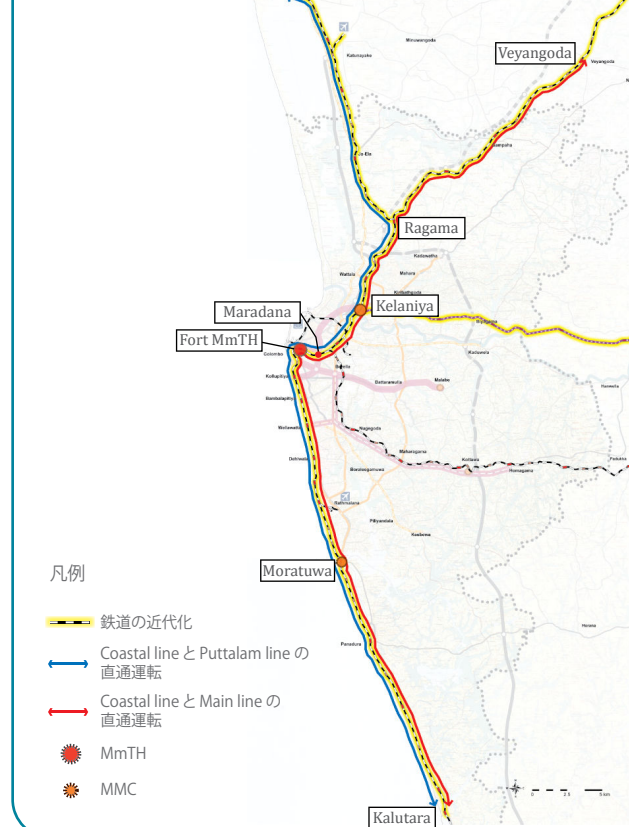
モノレール整備とマルチモーダル・トランスポート・ハブ、マルチモーダル・センター、パークアンドライドシステム

現在は大部分が自動車利用であるものの、多くの乗客数が見込めるMalabe回廊へのモノレールの導入を提案する。



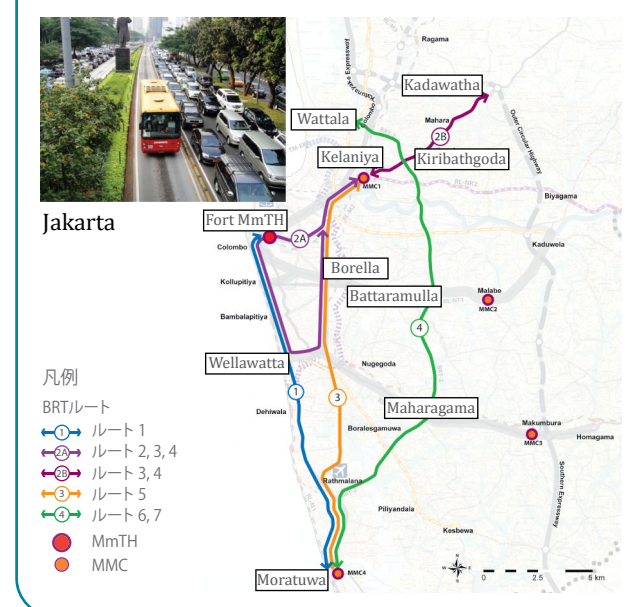
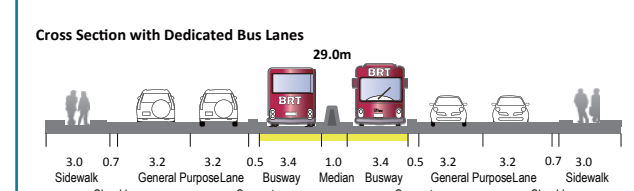
既存の鉄道システムの近代化

乗客需要の増加に対応するために、既存の鉄道システムの近代化を提案する。また、FortとMaradana区間の直通運転を推奨する。



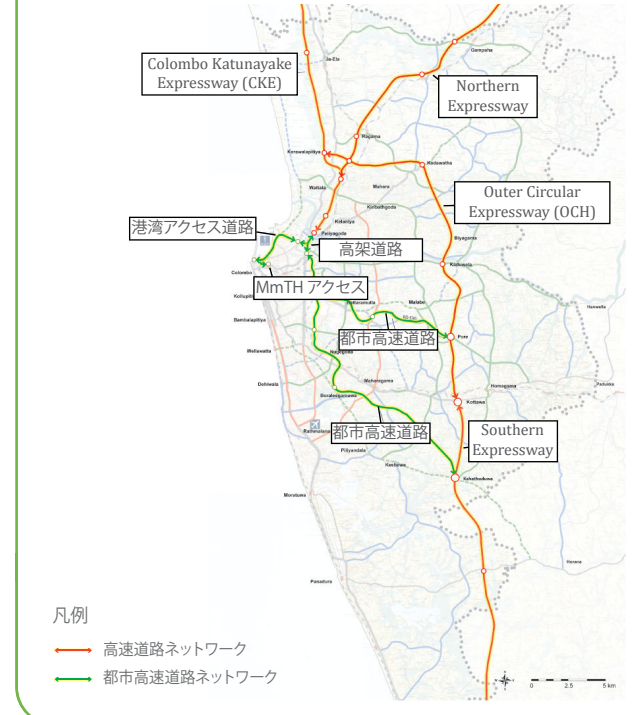
BRTの導入

モノレールと鉄道ネットワークを補完するために、Galle道路、Base Line道路およびその延伸、Kandy道路、提案した中環状道路へのBRTの導入を提案する。

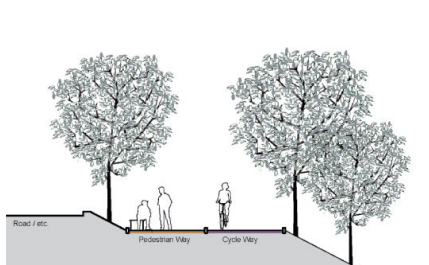


高速道路ネットワーク整備

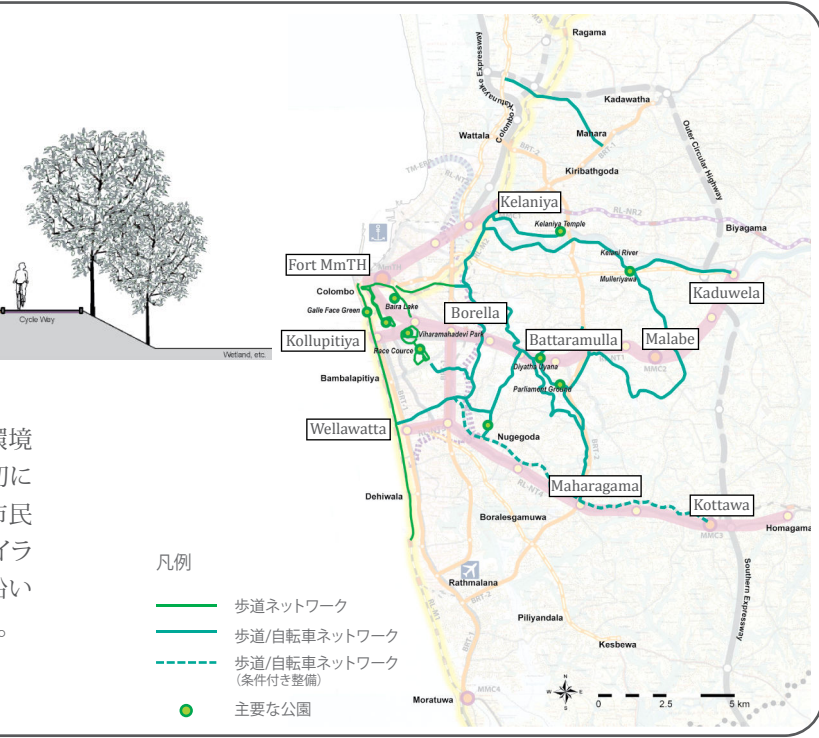
東西方向の幹線道路と環状道路の整備と地域間高速道路から都心へのアクセスを便利にするための都市高速道路の整備を提案する。BRTのための道路の拡幅や、港湾アクセス道路からマルチモーダル・トランスポート・ハブへのダイレクトアクセスランプなど、道路整備は公共交通システムの支えにもつながる。



歩道および自転車道の整備



徒歩や自転車は燃料消費を伴わない非動力交通のため環境に優しい交通モードである。また、歩道及び自転車道を適切に整備することは、交通安全の観点からも望まれると共に、市民の健康増進にも寄与する。そのため、市中心部の公園やペイラ湖をつなぐとともに、湿地帯沿い、海岸沿い及びラニ川沿いに歩道ネットワークや自転車ネットワークの整備を提案する。



コロボ都市圏都市交通マスタープランの実施計画

コロボ都市圏都市交通マスタープランの総費用

2015年から2035年までに想定される必要な総費用は約2兆7,800億ルピーである。このうち、59%が初期投資費用、41%がインフラ施設の運営・維持管理費である。

コロボ都市圏都市交通マスタープランの実施に必要な投資額と運営・維持管理費

Table with 5 columns: Expense Category, Short-term, Medium-term, Long-term, Total. Values range from 741,100 to 2,780,900 million RSL.

出典: CoMTrans

コロボ都市圏都市交通マスタープランの実現に向けた組織の設立

国家の定める交通政策に沿って大統領の下で都市交通協議会を設立することを提案する。この協議会は、西部州議会を含めた都市交通に関するすべての主要な政治的意志決定者や関係者から構成されることが望まれる。

- 協議会の機能には以下の事項が含まれる。
- 都市交通に関連する全ての事項の調整・統治
- 財務計画者(Ministry of Finance and Planning)に対するコロボ都市圏の都市交通に関する予算配分の提案と支援
協議会は、将来的に設立が想定される都市交通庁にその機能が移るまでの間、常任協議会として設立されるべきである。

コロボ都市圏都市交通マスタープランの便益

コロボ都市圏都市交通マスタープランの実施によりもたらされる便益は、様々な指標を用いてWith and Withoutのシナリオの比較により推定した。

- CO2排出量は8.3百万トンの削減
- 交通事故による損失額1.1億円の軽減
また、公共交通サービスは140万人の人口をカバーし、純現在価値(NPV)は7,970億ルピー、経済的内部収益率(EIRR)は約22.9%となり、経済便益は総コストの約2兆7,800億ルピーを上回る結果となった。

コロボ都市圏都市交通マスタープランの実施に必要な資金調達

都市交通セクターへの最大投資可能額を西部州の地域内総生産(GDP)の2%と仮定すると、短期的には整備に必要な額が最大投資額を超過することが想定される。そのため、投資に必要な政府予算と必要な投資額の差額を埋めるためには、ODAなどの外部資金源の利用を検討する必要がある。また、交通インフラの開発における公共予算の負担を軽減するために、民間セクターの参加を公共交通サービスの提供のみならずインフラ整備においても検討する必要がある。