

要請対象道路の舗装および側溝の状況

<p>* 道路番号:No.1、* 道路名:Vitanda Street、* 道路延長:0.8km、* 周辺土地利用:商業地域、 * 道路総幅員:17~25m、* 起終点:Broadway 交差点⇒Twikatane Hill Road 交差点</p>	
路面状況 (全延長:簡易舗装)	
0.3km 付近より終点側を見た様子	0.3km 付近
	
<p>多少のポットホールがあるものの交差点を除けば路面の破損は少ない。交差点では路面の損傷が激しく、結果として予備調査時のラフネス指数平均値は9とやや不良である。路面状態から判断するとオーバーレイ工法を適用できる可能性があるが、道路の両側には業務系店舗が密集しているので、路面嵩上げにより間口に段差が生じないように注意を払う。大型車両の通行量は210台/日と比較的多く、車両全体通行量も4,100台/日(共に予備調査結果)とかなり多い。</p>	
道路側溝 (0.3km 付近)	
左側	右側
 <p>左右側共に道路側溝が設けられておらず、改修の際には蓋付側溝が必要である。</p>	
<p>Kabelenga Avenue~Twikatane Hill Road の右側には、上幅0.5m、深さ0.5m程のコンクリート側溝が設けられているが、その他の区間には道路側溝は設けられていない。沿道状況から判断すると、蓋付側溝を新設する必要がある。雨水はKabelenga Avenue を分水界として、北側はNorthriseからの幹線排水路へ、南側はBroadway の側溝へ排出される。</p>	
<p>* 道路番号:No.2、* 道路名:Arusha Street、* 道路延長:0.8km、* 周辺土地利用:商業地域、 * 道路総幅員:11~30m、* 起終点:Broadway 交差点⇒Twikatane Hill Road 交差点</p>	
路面状況 (全延長:簡易舗装)	
0.2km 付近より終点側を見た様子	0.2km 付近
	
<p>ポットホールはよく補修されているが、路面のくぼみにより平坦性が不足している。予備調査時のラフネス指数平均値は10とやや不良である。路面状態から判断するとオーバーレイ工法を適用できる可能性があるが、道路の両側には業務系店舗が密集しているので、路面嵩上げにより間口に段差が生じないように注意を払う。大型車両の通行量は80台/日程度であるが、車両全体通行量も2,600台/日(共に予備調査結果)と比較的多い。</p>	
道路側溝 (0.2km 付近)	
左側	右側
 <p>左右側共に道路側溝が全く設けられていない。改修の際には蓋付側溝が必要である。</p>	
<p>道路側溝は全く設けられておらず降雨時には沿道建物の間口を流下している。沿道状況から判断すると、蓋付側溝を新設する必要がある。雨水はKabelenga Avenue を分水界として、北側はNorthriseからの幹線排水路へ、南側はBroadway の側溝へ排出される。</p>	

<p>* 道路番号:No.3、* 道路名:Kabelenga Avenue、* 道路延長:2.2km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、 * 道路総幅員:23~25m、* 起終点:President Avenue 交差点⇒Kwacha Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>1.1km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>1.1km 付近</p> 
<p>道路側溝 (1.1km 付近)</p>	
<p>左側 (起点方向を見る)</p> 	<p>右側 (起点方向を見る)</p> 
<p>* 道路番号:No.4、* 道路名:Fitente Road、* 道路延長:1.4km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、 * 道路総幅員:15~19m、* 起終点:Kabelenga Avenue 交差点⇒Macha Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>1.2km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>1.2km 付近</p> 
<p>道路側溝 (1.2km 付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>起点~1km までの路面状態は良好である。1km~終点までの延長 0.4km 区間については路面の破損が大きく、予備調査時のラフネス指数平均値が8に下落する原因となっている。路面状態から判断すると、起点~1km まではオーバーレイ工法を適用できる可能性があるが、1km~終点については路盤から構築する必要がある。大型車両の通行量は 5 台/日と非常に少なく、車両全体通行量も 1,200 台/日 (共に予備調査結果) とさほど多くない。</p>	
<p>一部区間を除いて、道路の両側に上幅 0.3~2m、深さ 0.2~1m 程の土水路、あるいはコンクリート水路が設けられている。雨水は Kabelenga Avenue、Chinika Shinde Street、および Tanzania Avenue の道路側溝を経て Northrise からの幹線排水路へ排出する。</p>	

<p>* 道路番号:No.5、* 道路名:Kaunda Drive、* 道路延長:0.3km、* 周辺土地利用:官庁／オフィス街、 * 道路総幅員:39～41m、* 起終点:President Avenue 交差点⇒Independence Way 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>終点付近より起点側を見た様子</p>  <p>04.08.2008 13:45</p>	<p>登りレーン 0.1km 付近</p>  <p>浅いわだち掘れ</p>
<p>路面状態は比較的良好であるが、登りレーンでは浅いわだち掘れが見受けられ不陸が生じている。この結果、予備調査時のラフネス指数平均値は7に留まっている。路面改修工法としてはオーバーレイを適用できる可能性がある。幅15mの中央帯を挟んで登りと下りのレーンに分離されており、登りレーンはンドラ市内を国道3号線(Nkana Road)によりキトウェ方面へ通過する際、急勾配区間を避ける大型車両の迂回路になっている。予備調査の結果では100台/日の大型車の通行があった。</p>	
<p>道路側溝 (0.1km 付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>登り・下りレーンの外側に、上幅0.8～1.2m、深さ1.2～2m程の練石積水路が設けられている。雨水はMatelo Road→Lufunsa Avenue→Livingstone Roadの道路側溝を経てIwata Streamへ至る流末水路へ排出される。</p>	
<p>* 道路番号:No.6、* 道路名:Makoli Avenue、* 道路延長:0.9km、* 周辺土地利用:商業地域、 * 道路総幅員:20～23m、* 起終点:Livingstone Road 交差点⇒Nkana Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.4km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>0.4km 付近</p> 
<p>路面の破損はほとんど無いが、縦断方向の不陸が車両の乗心地を悪化させており、予備調査時のラフネス指数平均値は8に留まっている。路面状態から判断してオーバーレイを適用できる可能性がある。ンドラ市内を国道3号線(Nkana Road)によりキトウェ方面へ通過する際、急勾配区間を避ける大型車両の迂回路であると同時に、沿道は業務系商業地であることから、車両全体通行量の2,300台/日に対し大型車両の通行量は380台/日(共に予備調査結果)と17%の高い混入率になっている。</p>	
<p>道路側溝 (0.4km 付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p>  <p>カルバートは土砂で閉塞しており、流水の疎通がない。</p>
<p>道路の両側には上幅2～3m、深さ0.5～1m程度の土水路側溝が設けられているが、沿道進入路下のカルバートは土砂による閉塞が進んでおり流水が疎通していない。また、一部区間では水路形状を成しておらず、雨水は草が繁茂した道路保留帯の表面を流下している。Nkana Roadの道路側溝を経てKafubu川の遊水地へ排出される。</p>	

<p>* 道路番号:No.7、* 道路名:Independence Way、* 道路延長:1.7km、* 周辺土地利用:官庁中心街、 * 道路総幅員:22~25m、* 起終点:Maina Soko Road 交差点⇒Nkana Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>1.1km 付近より終点側を見た様子</p>  <p>縦断方向の不陸が大きい路面。</p>	<p>1.1km 起点付近</p>  <p>ポットホールとひび割れが多少見られる。</p>
<p>路面のポットホールは比較的良く修復されているが、波長が長く振幅の比較的大きな不陸が縦断方向に続く。この結果、予備調査時のラフネス指数平均値は7に留まっている。不陸を解消することは困難と思われるもののオーバーレイ工法を適用できる可能性がある。車両全体通行量は2,000台/日余であるが、コッパーベルト州の官庁街を形成し、国道と市内中心街を結ぶ非常に重要な道路である。</p>	
<p>道路側溝 (1.1km 起点付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p>  <p>ほとんどのカルバートが土砂や枯葉で閉塞している。</p>
<p>道路右側の植樹帯の外側に上幅3m、深さ1m程度の土水路が設けられているが、沿道進入路下のカルバートのほとんどが土砂により閉塞しており、流水が疎通していない。また、道路左側には部分的に側溝が設けられているのみで、雨水は植樹帯を流下している。雨水排水は、主として Maina Soko Road の道路側溝を流下して Itawa Stream へ至っている。</p>	
<p>* 道路番号:No.8、* 道路名:Zambia Road、* 道路延長:2.1km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:16~23m、* 起終点:Stephenson Road 交差点⇒Lukasu Road 起点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.8km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>0.8km 付近</p> 
<p>全延長に亘り簡易舗装が施されているが、交差点を除けば路面の破損は少なく、予備調査時のラフネス指数平均値も8と比較的良好である。交差点では舗装材の損傷が激しい。路面状態から判断するとオーバーレイ工法を適用できる可能性がある。ンドラ市工業地域の最重要幹線産業道路であり、大型車両の通行量が2,200台/日と非常に多く、混入率は車両全体の40%近くを占めている。</p>	
<p>道路側溝 (0.8km 付近)</p>	
<p>左側</p>  <p>工場への進入路下に設けられたカルバートの多くが土砂で閉塞しており流水の疎通がない。</p>	<p>右側</p> 
<p>道路の両側に上幅1~2.5m、深さ0.5~1m程度の土水路あるいはコンクリート水路が設けられているが、沿道進入路下のカルバートの多くが土砂により閉塞しており、流水が疎通していない。雨水はKabwe Road の道路側溝へ流入し、Ndeke 地区から Kafubu 川へ至る流末水路へ排出している。</p>	

<p>* 道路番号:No.9、* 道路名:Matelo Road、* 道路延長:0.4km、* 周辺土地利用:商業地域、 * 道路総幅員:13~22m、* 起終点:President Avenue 交差点⇒Makoli Avenue 交差点</p>	
路面状況 (全延長:簡易舗装)	
0.1km 付近より終点側を見た様子	0.1km 付近
道路側溝 (0.1km 付近)	
左側	右側
 左側には道路側溝が設けられていない。	
<p>* 道路番号:No.10、* 道路名:Nakambala Road、* 道路延長:2.3km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:15~16m、* 起終点:Crompton Road 交差点⇒Gore Brown Road 方向</p>	
路面状況 (基点~1.7km:簡易舗装、1.7km~終点:未舗装)	
1.2km 付近より終点側を見た様子	終点より起点側を見た様子
 舗装材が大きく破損した箇所も見受けられる。	 終点手前は未舗装で道幅も狭い。
道路側溝 (1.2km 付近)	
左側	右側

<p>* 道路番号:No.11、* 道路名:Kawambwa Road、* 道路延長:1.6km、* 周辺土地利用:開発地/商業地域、 * 道路総幅員:13~18m、* 起終点:Kabushi Road 交差点⇒Kabwe Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (基点~1.1km:未舗装、1.1km~終点:簡易舗装)</p>	
<p>起点付近より終点側を見た様子</p>  <p>起点~Main Masala 市場の周辺は開発予定地で、道路の整備水準も低く留まっている。</p>	<p>0.9km 付近より終点側を見た様子</p>  <p>銅スラグを撒いた路面</p>
<p>道路側溝 (0.9km 付近)</p>	
<p>左側</p>  <p>沿道住居に路面の雨水が流入しないよう排水側溝を新設する必要がある。</p>	<p>右側</p>  <p>店舗の開口に不具合がないよう蓋付側溝が必要である。</p>
<p>* 道路番号:No.12、* 道路名:Lukasu Road、* 道路延長:1.2km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:14~16m、* 起終点:Zambia Road 終点⇒Mushili Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.6km 付近より終点側を見た様子</p>  <p>この付近では路面の損傷が大きい。</p>	<p>0.6km 付近</p> <p>全延長に亘り簡易舗装が施されている。0.6km 付近では路面の破損が大きいものの、予備調査時のラフネス指数平均値も 8 と比較的的良好である。路面状態から判断するとオーバーレイ工法を適用できる可能性がある。Zambia Road から引続く幹線産業道路であるが、大型車両の通行量は 200 台/日と Zambia Road の 1/10 である。</p>
<p>道路側溝 (0.6km 付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p>  <p>鉄道廃線沿いには道路側溝が設けられていない。</p>
<p>道路の左側には上幅 2~3m、深さ 0.5~1m 程度の土水路が設けられている。右側については、鉄道廃線沿いを除き左側と同程度の断面を有する道路側溝が設けられている。工場進入路下のカルバートの多くが土砂により閉塞しており、流水が疎通していない。雨水は Mushili Road の道路側溝へ排出する。</p>	

<p>* 道路番号:No.13、* 道路名:Chinika/Shinde Street、* 道路延長:1.8km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、* 道路総幅員:14~21m、* 起終点:Broadway 交差点⇒Fitente Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.7km 付近より終点側を見た様子</p>	<p>0.7km 付近</p>
	 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">路面にはポットホールが多い。</p>
<p>全延長に亘り簡易舗装が施されているが、路面にはポットホールが多く予備調査時のラフネス指数平均値も9とやや不良である。ポットホールの前処理の手間を考慮すると、改修の際には路盤から構築する可能性がある。市内商業地とNorthrise住宅街を結ぶ地域間道路であり、大型車両の通行量は60台/日と少ないが、全体の車両通行量は4,600台/日(共に予備調査結果)と多い。</p>	
<p>道路側溝 (0.7km 付近)</p>	
<p>左側 (起点方向を見る)</p>	<p>右側 (起点方向を見る)</p>
	
<p>Shinde Street 区間の右側を除いて道路の両側に上幅0.5~3m、深さ0.5m程度の土水路あるいはブロック積水路が設けられている。Broadway~Kabelenga Avenueの雨水はMaina Soko Roadの地下街渠へ流入し、Iwata Streamへ排出する。Kabelenga Avenue~Fitente Roadの雨水はNorthriseに源を発する流末水路へ排出する。</p>	
<p>* 道路番号:No.14、* 道路名:Chambeshi Road、* 道路延長:3.9km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅、街 * 道路総幅員:9~17m、* 起終点:Masala Road 交差点⇒Peter Chibesakunda Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (基点~2.9km:簡易舗装、2.9km~終点:未舗装)</p>	
<p>0.9km 付近より終点側を見た様子</p>	<p>3.0km 付近より終点側を見た様子</p>
	 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">2.9km~終点の延長1km区間は未舗装である。</p>
<p>起点~2.9km 区間には簡易舗装が施されており、ポットホールが多少あるが路面状態は比較的良好であるので、改修の際にはオーバーレイ工法を採用できる可能性がある。2.9km~終点の延長1.0km区間は未舗装であるので路盤から構築する。全延長を通じて予備調査時のラフネス指数平均値は7と比較的良好であった。工業地域と市内南部の住宅地域を結ぶ重要な地域間道路であり、全体の車両通行量は6,500台/日と要請対象道路中の最多である。また、大型車両の通行量も700台/日と多い。</p>	
<p>道路側溝 (0.9km 付近)</p>	
<p>左側</p>	<p>右側</p>
 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">沿道の雨水排水を集水する幹線排水路の役割を担っている。</p>	
<p>道路の左側のほぼ全区間、および右側の一部区間に、上幅1~3m、深さ0.2~1.5m程の土水路あるいはブロック積水路が設けられている。沿道の雨水排水を集水する幹線排水路の役割を担っている。起点~Nyati Avenueの雨水はKabushi Streamへ排出され、Nyati Avenue~終点の排水は、Lubuto Avenueの側溝を流下してChiwala Roadの側溝へ排出される。</p>	

<p>* 道路番号:No.15、* 道路名:Chitimukulu Road、* 道路延長:1.6km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅街、* 道路総幅員:9~10m、* 起終点:Kabushi Road 交差点⇒Chambeshi Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.5km 付近より起点側を見た様子</p> 	<p>0.5km 付近</p>  <p>横断方向全体に舗装材が破損している。</p>
<p>横断方向全体への舗装材の破損が数箇所見受けられるが、全般的には路面状態は比較的良好で、備調査時のラフネス指数平均値も7と比較的良好な数字になっている。従って、路面状態から判断するとオーバーレイ工法を適用できる可能性がある。Kabushi 地域の住宅街の生活道路であり、またKabushi 市場とKabushi クリニックへのアクセス道路としての機能を有する。</p>	
<p>道路側溝 (0.5km 付近)</p>	
<p>左側</p>  <p>Ndambo 小学校沿いには道路側溝が設けられていないので新設が必要である。</p>	<p>右側</p> 
<p>道路左側のNdambo 小学校沿いには道路側溝が設けられていないが、それ以外の区間の左右側には、上幅0.5~2m、深さ0.3~0.8m 程の土水路あるいはブロック積み水路が設けられている。Kasempa Street を境にして雨水は起終点両方向へ流下し、Kabushi Stream へ排出している。</p>	
<p>* 道路番号:No.16、* 道路名:Mindolo Road、* 道路延長:1.9km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅街、* 道路総幅員:16~17m、* 起終点:Madzimoyo Road 交差点⇒Mushili Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:未舗装)</p>	
<p>1.0km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>1.0km 付近</p>  <p>ラテライトの路面</p>
<p>未舗装道路であるので、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。市南部の低~中所得者住宅地域内の幹線生活道路で、予備調査時の大型車両通行量は20台/日、車両全体通行量も800台/日と交通量はさほど多くはない。</p>	
<p>道路側溝 (1.0km 付近)</p>	
<p>左側</p>  <p>雨水は道路保留帯上を流下している。</p>	<p>右側</p> 
<p>道路の右側には上幅1~1.5m、深さ0.5~1m程の土水路あるいはブロック積み水路が設けられている。左側には道路側溝が設けられておらず、雨水は道路保留帯上を流下している。1.3km 付近からKabushi Stream へ至る流末水路が北上しており、雨水は起終点両側からこの流末水路へ排出している。</p>	

<p>* 道路番号:No.17、* 道路名:Madzimoyo Road、* 道路延長:1.1km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅街、* 道路総幅員:11~12m、* 起終点:Chambeshi Road 交差点⇒Mindolo Road 方向</p>	
<p>路面状況 (全延長:未舗装)</p>	
<p>0.3km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>0.3km 起点付近</p> 
<p>未舗装道路であるので、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。Chambeshi Road と市南部の低~中所得者住宅地域を結ぶ生活道路で、予備調査時の大型車両通行量は 40 台/日、車両全体通行量も 900 台/日と交通量はさほど多くはない。</p>	
<p>道路側溝 (0.3km 起点付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>道路の両側に上幅 1~2m、深さ 0.5~1m の土水路あるいはブロック積水路が設けられているが、左側の土水路の一部は雨水により大きな侵食を受けており、改修の際にはコンクリートによる護岸が必要である。流水は Chambeshi Road の側溝へ排出される。</p>	
<p>* 道路番号:No.18、* 道路名:Kasama Road、* 道路延長:1.4km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅街、* 道路総幅員:10~13m、* 起終点:Chambeshi Road 交差点⇒Mindolo Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:未舗装)</p>	
<p>0.8km 付近より起点側を見た様子</p> 	<p>0.8km 付近</p> 
<p>未舗装道路であるので、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。Chambeshi Road と市南部の低~中所得者住宅地域を結ぶ生活道路で、予備調査時の大型車両通行量は 40 台/日、車両全体通行量も 1,400 台/日と交通量はさほど多くはない。</p>	
<p>道路側溝 (0.8km 付近)</p>	
<p>左側 (起点方向を見る)</p> 	<p>右側 (起点方向を見る)</p> 
<p>起点~Mongu Road の延長 0.3km 区間には道路の両側共に側溝が設けられておらず、雨水は両側の住居内に流入している。Mongu Road~終点の延長 1.1km 区間には道路の右側に上幅 1~1.5m、深さ 1m 程のブロック積水路が設けられているが、左側には側溝が設けられておらず、雨水は沿道住居内へ流入している。雨水は Mongu Road との交差点から Mutumba Chushi Road⇒Dambo Road を経て Kabushi Stream へ至る流末水路へ排出する。</p>	

<p>* 道路番号:No.19、* 道路名:Nyati Avenue、* 道路延長:0.9km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅街、 * 道路総幅員:11~12m、* 起終点:Chambeshi Road 交差点⇒Peter Chibesakunda Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
0.5km 付近より終点側を見た様子	0.5km 付近
	 路面の損傷が激しい。
<p>全延長に亘り簡易舗装が施されているが、舗装材の破損が激しく予備調査時のラフネス指数も 13 と不良である。路面の損傷状況から判断すると、改修の際には路盤から構築する必要がある。Chambeshi Road と市南西部の低~中所得者住宅地域を結ぶ生活道路で、予備調査時の大型車両通行量は 50 台/日、車両全体通行量は 1,700 台/日である。</p>	
<p>道路側溝 (0.5km 付近)</p>	
左側	右側
	 道路側溝が設けられておらず、雨水は沿道住居内へ流入している。
<p>道路の左側に上幅 1~2.5m、深さ 0.5~1m 程の土水路あるいはブロック積水路が設けられている。右側には側溝が全く設けられておらず、雨水は沿道住居内へ流入している。Peter Chibesakunda Road 側へ流下し、Lubuto 地区内の道路側溝に分散して排出している。</p>	
<p>* 道路番号:No.20、* 道路名:Peter Chibesakunda Road、* 道路延長:1.1km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅街、* 道路総幅員:14~16m、* 起終点:Ngwee Avenue 交差点⇒Lubuto Avenue 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
0.5km 付近より終点側を見た様子	0.5km 付近
	 全延長の 1/2 以上で舗装材が剥げ落ちている。
<p>簡易舗装が施されているが、全延長の 1/2 以上では舗装材がほとんど磨耗している。しかしながら、路面の平坦性は比較的良好で、予備調査時のラフネス指数も 7 と比較的良好であった。路面の損傷状況から判断すると、改修の際には路盤から構築する必要がある。Lubuto 市場および Lubuto 高校を控える通勤・通学・生活道路で、バスの往来が非常に多く、予備調査時の車両全体通行量は 2,200 台/日であった。しかしながら、大型車両通行量 50 台/日とさほど多くはない。</p>	
<p>道路側溝 (0.5km 付近)</p>	
左側	右側
	 道路側溝が設けられておらず、雨水は沿道住居内へ流入している。
<p>道路の左側に上幅 1~2m、深さ 0.5 程の土水路が設けられている。右側には側溝が全く設けられておらず、雨水は沿道住居内へ流入している。下流側には流末水路が設けられておらず、雨水は Lubuto 地区内の道路側溝に分散して排出している。</p>	

<p>* 道路番号:No.21、* 道路名:Livingstone Road、* 道路延長:0.4km、* 周辺土地利用:商業地域、 * 道路総幅員:12~24m、* 起終点:Chisokone Avenue 交差点⇒Makoli Avenue 起点</p>		
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>		<p>大きなポットホールや剥離も見受けられるが、舗装材自体の状態は比較的良好である。しかしながら、路面の平坦性に劣り、予備調査時のラフネス指数も10とやや不良であった。路面の状況から判断するとオーバーレイ工法を採用できる可能性がある。起点はChisokone 市場バスターミナルで、バスの往来が非常に多く、予備調査時の車両全体通行量は2,300台/日であった。しかしながら、大型車両通行量70台/日とさほど多くはない。</p>
<p>0.2km 付近より終点側を見た様子</p>	<p>0.2km 付近</p>	
	 <p>大きなポットホールと舗装材の剥離も見受けられる。</p>	
<p>道路側溝 (0.2km 付近)</p>		<p>道路の左側に、上幅2m、深さ1.5~2m程のブロック積水路が設けられており、市中心商業地域からの雨水排水を流下させる流末水路の役割を担っている。右側については側溝が設けられておらず、草の茂った道路保留帯上を雨水が流下している。</p>
<p>左側</p>	<p>右側</p>	
 <p>市中心商業地域からの雨水排水の流末水路の役割を担っている。</p>	 <p>道路保留帯上を雨水が流下している。</p>	

<p>* 道路番号:No.1、* 道路名:Dr.Aggrey Avenue (South)、* 道路延長:1.0km、 * 周辺土地利用:工業地域、* 道路総幅員:25~27m(但し小橋梁前後の0.2km区間は4~5m)、 * 起終点:Chibuluma Road 交差点⇒Zomba Road 交差点</p>	
路面状況 (基点~0.6km:簡易舗装、0.6km~終点:未舗装)	
起点付近より終点側を見た様子	1.0km 付近の損傷した小橋梁
<p>起点~Euclid Road 交差点に至る0.7km区間は、総幅員(側溝を含む)25~27mの広い産業道路で、0.6kmまでの路面状態は比較的良好である。大型車両の通行が1,800台/日(予備調査結果)と非常に多い。終点側の0.4kmは未舗装で1.0km付近のKitwe Streamを渡る小橋梁(幅員3.7m)も床版が損傷しており車両通行不能でボトルネックとなっている。従って、カルバートの構築、拡幅が必要で、道路も路床から構築する必要がある。</p>	
道路側溝 (起点付近)	
左側	右側
<p>起点~Euclid Road 交差点後の0.8km区間の道路両側には上幅0.7~2m、深さ0.3~1m程の土水路、練石積およびコンクリートの排水側溝が設けられているが、その後の0.2kmについては排水側溝が設けられておらず、雨水は路面上を流下してKitwe Streamへ排出している。</p>	
<p>* 道路番号:No.2、* 道路名:Euclid Road、* 道路延長:0.6km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:18~25m、* 起終点:Dr.Aggrey Avenue (South)交差点⇒Nyerere Road 交差点</p>	
路面状況 (全延長:簡易舗装)	
起点より終点側を見た様子	起点付近
<p>全延長に施された簡易舗装のほとんどが破損しており、路面状態は非常に悪く、予備調査時のラフネス指数平均値は15と相当不良であった。従って、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。大型車両の通行が300台/日(予備調査結果)と多い産業道路である。</p>	
道路側溝 (起点付近)	
左側	右側
<p>道路の右側には上幅1m、深さ0.5~1m程の土水路が施されているのに対し、左側の道路側溝はほとんど土砂で埋まっている。凸型の縦断線形で、凸部前後には道路両側ともに側溝が設けられていない。雨水はDr.Aggrey Avenue (South)およびNyerere Roadの側溝を通じてKitwe Streamへ排出される。</p>	

<p>* 道路番号:No.3、* 道路名:Zomba Road、* 道路延長:0.4km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:11~17m、* 起終点:Nyerere Road 交差点⇒Accra Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.2km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>0.2km 付近</p> 
<p>全延長に施された簡易舗装の 1/3 が破損しており、路面状態は悪く、予備調査時のラフネス指数平均値は 15 と相当不良であった。道路の両側には中小工場や業務系店舗が密集しているため、道路改修に当たり、間口に段差が生じないように注意を払い路盤から構築する必要がある。大型車両の通行量は 90 台/日程度であるが、車両の全体通行量は 2,600 台/日 (共に予備調査結果) とかなり多い。</p>	
<p>道路側溝 (0.2km 付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>道路の右側には上幅 0.5~1m、深さ 0.2~0.5m 程のコンクリートライニング、練石積あるいは土水路の側溝が設けられている。左側については店舗が密集しているため、蓋付側溝を新設する必要がある。縦断線形は凹型で、雨水は起終点両側から凹部へ集まり、店舗の敷地内に設けられたレンガ積みの排水路を通じて Kitwe Stream へ排出されている。</p>	
<p>* 道路番号:No.4、* 道路名:Blantyre Road、* 道路延長:0.6km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:21~22m、* 起終点:Zomba Road 交差点⇒Langashe Street 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.4km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>0.4km 付近</p> 
<p>起点側の 0.3km は工業地域で、簡易舗装路面の損傷が目立つ。終点側の 0.3km については良好な路面状況で、商業施設が密集している。路面状態から判断するとオーバーレイ工法による路面改修を行える可能性があるが、その際には路面の嵩上げが商業施設の間口に悪影響を与えぬよう注意を払う必要がある。</p>	
<p>道路側溝 (0.4km 付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>商業施設の密集した終点側の道路の右側には街渠が埋設されており、街渠ますのグレーチング蓋を通じて雨水が流入している。道路改修に当たり、既存の排水施設を活かせるか否か精査が必要である。左側については、街渠が埋設されていないので、蓋付側溝を新設する必要がある。雨水は Zomba Road を横断して Kitwe Stream へ排出される。</p>	