



<p>* 道路番号:No.5、* 道路名:Eshowe Road、* 道路延長:0.4km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:13~15m、* 起終点:Zomba Road 交差点⇒Blantyre 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>簡易舗装が施されているが、全延長に亘り路面は激しく破損しており、予備調査時のラフネス指数平均値も17と非常に不良であった。従って、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。道路周辺が軽工業地域の産業道路である。</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 2m、深さ 1m 程の土水路が設けられているが、左側に側溝は設けられていない。雨水は、Zomba Road の側溝を通じて Kitwe Stream へ排出される。</p>	
<p>* 道路番号:No.6、* 道路名:Juba Road、* 道路延長:0.1km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:9~10m、* 起終点:Eshowe Road 交差点⇒Zomba Road 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>終点手前より終点側を見た様子</p>	<p>終点付近</p>
	
<p>全延長に亘り路面は激しく破損しており、予備調査時のラフネス指数平均値も 17 と非常に不良であった。従って、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。Eshowe Road と Zomba Road を繋ぐ僅か 0.1km 程の区間で、周辺は軽工業地域である。</p>	
<p>道路側溝 (終点付近)</p>	
<p>左側</p>	<p>右側</p>
	
<p>道路の右側には、上幅 0.6m、深さ 0.6m 程の練石積側溝が設けられているが、左側に側溝は設けられていない。雨水は、Blantyre Road の側溝を通じて Kitwe Stream へ排出される。</p>	

<p>* 道路番号:No.7、* 道路名:Matuka Avenue、* 道路延長:0.4km、* 周辺土地利用:官庁／商業地域、 * 道路総幅員:20～21m、* 起終点:Nyerere Road 交差点⇒Chisokone Avenue 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>終点付近</p>
	
<p>簡易舗装が施されているが、全延長の 1/2 の路面は激しく破損しており、予備調査時のラフネス指数平均値も 16 と非常に不良であった。路面の損傷状況から判断すると、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。大型車両の通行量は 20 台/日と少ないものの、車両の全体通行量は 2,300 台/日(共に予備調査結果)とかなり多い。</p>	
<p>道路側溝 (終点付近)</p>	
<p>左側 (起点方向を見る)</p>	<p>右側 (起点方向を見る)</p>
	
<p>道路の両側には上幅 1m、深さ 0.5～1m程の土水路あるいは練石積の側溝が設けられている。縦断線形は凹型で、起終点からサグ部に集まった雨水は、約 1.2km の幹線排水路を通じて Kitwe Stream へ排出している。</p>	
<p>* 道路番号:No.8、* 道路名:Kantanta Street、* 道路延長:2.4km、* 周辺土地利用:官庁／住宅街、 * 道路総幅員:13～19m、* 起終点:President Avenue 交差点⇒Chiwala Avenue 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>起点付近より終点側を見た様子</p>	<p>2.1km 付近</p>
	
<p>簡易舗装が施されているが、小さなポットホールが相当数発生しており、予備調査時のラフネス指数平均値も 11 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。市内中心部と東側の閑静な宅地を結ぶ地域間の通勤・通学道路であるので大型車両の通行量は 20 台/日と少ないものの、車両の全体通行量は 2,900 台/日(共に予備調査結果)とかなり多い。</p>	
<p>道路側溝 (2.1km 付近)</p>	
<p>左側</p>	<p>右側</p>
	
<p>住宅地内の道路の両側には土水路の側溝あるいは道路保留帯上に浅い溝があり、雨水が流下している。住宅へのアクセス路下にはカルバートが設けられているが、土砂で閉塞してしまったものが多く、流水の疎通を阻害している。Eighteenth Avenue から延びた土水路が流末排水路になっており Kitwe ぼた捨場へ排出している。</p>	

<p>* 道路番号:No.9、* 道路名:Racecourse Twatasha、* 道路延長:2.9km、* 周辺土地利用:低所得者住宅街、 * 道路総幅員:14~15m、* 起終点:Government Road 交差点⇒Twatasha 市場</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>1.6km 付近</p> 
<p>全延長に亘り簡易舗装が施されているが路面の破損が相当大きく、予備調査時のラフネス指数平均値も 13 であった。市北側の低所得者住宅地域の主要道路であり、現況では大型車両の通行は稀である。始点から 0.7km までの左側の地域は工業地域に用途変更されており、近い将来の工場進出によって、大型車両の通行路となることが予想される。</p>	
<p>道路側溝 (0.2km 付近)</p>	
<p>左側</p>  <p>工業地域へ用途変更されている。</p>	<p>右側</p> 
<p>始点から 0.7km までの道路区間両側には上幅 2m、深さ 0.5~1m 程の土水路が設けられている。この区間の流末排水路は、民地を貫流し、Chimwemwe 墓地の北側から Mindolo Stream へ通じている。0.7km 地点以降の区間には道路側溝が設けられておらず、路面上の雨水は、道路の両側へ自然流下している。</p>	
<p>* 道路番号:No.10、* 道路名:Luangwa Walk、* 道路延長:0.7km、* 周辺土地利用:住宅街、 * 道路総幅員:13~14m、* 起終点:Jambo Drive 交差点⇒Freedom Avenue 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.4m 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>0.4km 付近</p>  <p>ポットホール の多い路面</p>
<p>全延長に亘り簡易舗装が施されている。ポットホールの数が多く、予備調査時のラフネス指数平均値も 13 であった。路面の損傷状況から判断すると、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。沿道は閑静な住宅街であり、大型車両の通行は稀である。</p>	
<p>道路側溝 (0.4km 付近)</p>	
<p>左側</p>  <p>雨水は道路保護帯上を流下している。</p>	<p>右側</p> 
<p>道路の右側には、区間によっては上幅 0.8m、深さ 0.3m 程の練石積側溝が設けられている。道路の左側には側溝が設けられておらず、雨水は道路保留帯上を流下する。Jambo Drive の道路側溝を通じて Kitwe Stream へ排出している。</p>	

* 道路番号:No.11、* 道路名:Chilonga Mukwae、* 道路延長:2.7km(Chilonga 区間 1.4km、Mukwae 区間 1.3km)、* 周辺土地利用:低所得者住宅街、* 道路総幅員:13~19m、* 起終点:Kazembe Road 交差点⇒Kwacha Road 交差点

路面状況 (全延長:簡易舗装)		(1)Chilonga 区間:分岐点~0.4km の延長0.4km区間では舗装材のほとんどが剥離している。0.4km~終点の延長1km区間の路面状態は比較的良好であるが、道路横断方向全体に至る路面破損が数箇所見受けられる。 (2)Mukwae 区間:起点~0.4km では舗装材が完全に剥離しラテライト路面化している。0.4~1.2km ではポットホールが多く見受けられる。1.2km~終点の延長0.1km についても、舗装材が損傷して完全に剥離している。
Chilonga 区間 (西側の区間で、Mukwae との分岐点から 0.2km 付近より終点側を見た様子)	Mukwae 区間 (東側の区間で、起点から 0.4km 付近より終点側を見た様子)	
		
分岐点~0.4km までは舗装材のほとんどが剥離している。	起点~0.4km までの舗装材は完全に剥離している。	

道路側溝 (Chilonga 区間、Mukwae との分岐点から 0.2km 付近)		(1)Chilonga 区間:道路の両側に上幅 1~1.2m、深さ 0.3~1m 程の土水路あるいは練石積水路が設けられている。雨水は北方向へ流下し、Bulangililo 地区で流末水路に排出し、Ipusukilo 地区を貫流して最後には Kafue 川へ至る。 (2)Mukwae 区間:側溝がほとんど設けられておらず、路面の雨水は道路の両側へ自然排水されている。
左側	右側	
		

* 道路番号:No.12、* 道路名:Chinyemba/Kitwe Playing Fields Road、* 道路延長:0.9km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、* 道路総幅員:13~14m、* 起終点:Kwacha Road 交差点⇒Kuomboka Drive 交差点

路面状況 (全延長:簡易舗装)		全延長に亘り簡易舗装が施されている。ポットホールの数がやや多く、路面の平坦性に劣るため予備調査時のラフネス指数平均値は 11 であった。路面状態から判断するとオーバーレイによる改修の可能性がある。周辺は閑静な高所得者住宅街で、大型車両の通行量は 20 台/日と少ないものの、車両の全体通行量は 1,800 台/日 (共に予備調査結果)である。
起点付近より終点側を見た様子	起点付近	
		

道路側溝 (起点付近)		道路の両側に上幅 1~2.5m、深さ 0.5~1m 程の土水路あるいは練石積水路が設けられている。しかしながら、土水路については土砂で埋まっている箇所が多く、流水の疎通がない。本道路側溝の雨水は、Kwacha Road および Kuomboka Road の道路側溝へ排出している。
左側	右側	
		

<p>* 道路番号:No.13、* 道路名:Congo Way、* 道路延長:0.9km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、 * 道路総幅員:16~19m、* 起終点:Jambo Drive 交差点⇒Zambezi Way 交差点</p>			
路面状況 (全延長:簡易舗装)		全延長に亘り簡易舗装が施されているが、ポットホールやくぼみが多く、予備調査時のラフネス指数平均値は13であった。道路改修の際には路盤から構築する必要がある。周辺は閑静な高所得者住宅街で、大型車両の通行量は7台/日と少ないものの、車両の全体通行量は1,200台/日(共に予備調査結果)の通勤・通学路である。	
0.6km 付近より起点側を見た様子	0.6km 付近	 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">破損が激しく、くぼみが多い路面。</p>	
			
道路側溝 (0.6km 付近)		道路の左側に上幅0.5~2m、深さ0.5m程の土水路あるいはブロック積水路が設けられている。右側については部分的に側溝が設けられている程度で流水の疎通はない。本道路側溝の雨水は、Riverside 地区に源を發し Kitwe Stream へ至る流末水路に排出している。	
左側 (起点方向を見る)	右側 (起点方向を見る)	 	
			
<p>* 道路番号:No.14、* 道路名:Nile Avenue、* 道路延長:0.7km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、 * 道路総幅員:14~15m、* 起終点:Jambo Drive 交差点⇒Zambezi Way 交差点</p>			
路面状況 (全延長:簡易舗装)		ポットホールやくぼみが多く、予備調査時のラフネス指数平均値も16と路面状態は非常に不良である。従って、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。周辺は閑静な高所得者住宅街である通勤・通学路である。	
0.6km 付近より起点側を見た様子	0.6km 付近	 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">舗装材はほぼ完全に剥離している。</p>	
			
道路側溝 (0.6km 付近)		道路の両側に上幅2~3m、深さ0.5m程の浅い土水路が設けられている。本道路側溝の雨水は、起終点側から道路区間の中央方向へ流下し、Riverside 地区に源を發し Kitwe Stream へ至る流末水路に排出している。	
左側 (起点方向を見る)	右側 (起点方向を見る)	 	
			

<p>* 道路番号:No.15、* 道路名:Almalik Road、* 道路延長:1.6km、* 周辺土地利用:住宅街、 * 道路総幅員:8~14m、* 起終点:Jambo Drive 交差点⇒Chipata 市場</p>	
<p>路面状況 (基点~1.0km:簡易舗装、1.0km~終点:未舗装)</p>	
<p>0.5km 付近より終点側を見た様子</p>	<p>1.4km 付近より終点側を見た様子</p>
	
<p>道路側溝 (0.5km 付近)</p>	
<p>左側</p>	<p>右側</p>
	
<p>* 道路番号:No.16、* 道路名:Kopa Street、* 道路延長:1.1km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、 * 道路総幅員:14~15m、* 起終点:Almalik Street 交差点⇒Chipata 方向</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 style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">路面は全延長に亘り激しく損傷している。</p>
<p>道路側溝 (0.2km 付近)</p>	
<p>左側</p>	<p>右側</p>
 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">自宅前の側溝を自前で整備している高所得者もいる。</p>	

<p>* 道路番号:No.17、* 道路名:Lulamba Road、* 道路延長:0.4km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、 * 道路総幅員:14~15m、* 起終点:Kopa Street 交差点⇒Riverside 流末排水路方向</p>		
路面状況 (全延長:簡易舗装)		全延長に亘り簡易舗装が施されているが、路面の破損が激しく、予備調査時のラフネス指数平均値も16と非常に不良である。従って、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。
起点付近より終点側を見た様子	起点付近	
	 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">激しく損傷した路面。</p>	
道路側溝 (起点付近)		道路の両側に上幅1~4m、深さ0.2~0.5m程の浅い土水路が設けられている。Almalik Road および Kopa Street の道路側溝の下流水路を兼ねており、Riverside 地区から Kitwe Stream へ至る流末水路へ排出している。
左側	右側	
		
<p>* 道路番号:No.18、* 道路名:Natwange Road、* 道路延長:0.9km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:13~14m、* 起終点:Independence Avenue 交差点⇒Miseshi 地区方向</p>		
路面状況 (全延長:簡易舗装)		簡易舗装が施されているが、特に交差点で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。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。工業地域北部の幹線産業道路である。大型車両の通行量は190台/日程度であるが、車両の全体通行量は2,300台/日(共に予備調査結果)とかなり多い。
起点付近より終点側を見た様子	起点付近	
		
道路側溝 (起点付近)		縦断線形は大きな凹型で、起点側には道路側溝は設けられておらず、道路の右側に自然排水している。終点側からサグ部へ至る区間の両側には、上幅0.5m、深さ0.5~1m程のコンクリート水路が設けられている。雨水はサグ部へ流下し、Mindolo Stream へ至る流末水路へ排出している。
左側	右側	
 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">起点側には道路の左右共に側溝が設けられていない。</p>	 <p style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; display: inline-block;">路面の雨水は道路の右側に自然排水されている。</p>	

<p>* 道路番号:No.19、* 道路名: Mutentemuko Road、* 道路延長:1.1km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:14~16m、* 起終点:Natwange Road 交差点⇒Mindolo Stream 方向</p>	
路面状況 (全延長:簡易舗装)	
0.1km 付近より起点側を見た様子	1.0km 付近
<p>起点~0.9km まではポットホールが多少有るものの、路面状態は比較的良好である。しかしながら、0.9km~終点までの延長 0.2km 区間については、舗装材がほぼ完全に剥離しており、くぼみも多く、結果としてラフネス指数の平均値は 8 に低下している。舗装改修に当り、路面状態から判断すると、起点~0.9km まではオーバーレイ工法を適用できる可能性があるが、0.9km~終点については路盤から構築する必要がある。工業地域北部の幹線産業道路である。</p>	
道路側溝 (0.1km 付近)	
左側	右側
<p>道路の左側に上幅 0.5~1m、深さ 0.5m 程度の土水路が設けられている。右側については、一貫した側溝が設けられておらず、雨水は道路保留帯上の草地を流下している。本道路区間の雨水は Mindolo Stream へ排出している。</p>	
<p>* 道路番号:No.20、* 道路名: Miseshi Street、* 道路延長:0.9km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:11~12m、* 起終点:Independence Avenue 交差点⇒Dr.Aggrey 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
<p>全延長に亘り簡易舗装が施されているが、路面の破損が激しく、予備調査時のラフネス指数平均値も 14 と不良である。従って、道路改修の際には路盤から構築する必要がある。工業地域の幹線産業道路であり、大型車両の通行量は 120 台/日程度、車両全体の通行量は 1,500 台/日 (共に予備調査結果) 程度である。</p>	
道路側溝 (0.1km 付近)	
左側	右側
<p>道路の両側に上幅 0.5~1m、深さ 0.3~0.7m 程の土水路が設けられている。縦断線形は穏やかな凹型で、雨水は起終点側から側溝を通じてサグ部へ流下する。サグ部からは Mindolo Stream へと至る流末排水路へ排出している。</p>	

<p>* 道路番号:No.21、* 道路名:Kanongesha Road、* 道路延長:0.7km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:10~11m、* 起終点:Independence Avenue 交差点⇒Dr.Aggrey Avenue 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>0.3km 付近より終点側を見た様子</p> 	<p>0.3km 付近</p> 
<p>全延長の内、起点側の 200m および終点側の 50m を除き、舗装材のほとんどが破損して剥離しており、予備調査時のラフネス指数も 12 とやや不良である。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。周辺は重工業工場の並ぶ産業道路であるが、予備調査時の大型車両通行量は 80 台/日、車両全体通行量も 1,100 台/日と交通量はさほど多くはない。</p>	
<p>道路側溝 (0.3km 付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>道路の両側に上幅 0.5~1m、深さ 0.3~0.5m 程の土水路あるいは練石積水路が設けられている。雨水は Dr.Aggrey Avenue の道路側溝を流下し、Mindolo Stream の支線水路へ排出する。</p>	
<p>* 道路番号:No.22、* 道路名:Mulilakwenda Road、* 道路延長:0.8km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:9~10m、* 起終点:Independence Avenue 交差点⇒Dr.Aggrey Avenue 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>起点付近より終点側を見た様子</p> 	<p>起点付近</p> 
<p>全延長の内、舗装材のほとんどが破損して剥離しているものの、路面の平坦性が比較的良好なために、予備調査時のラフネス指数も 7 と比較的良好である。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。周辺は化学工場や重機械工場の並ぶ産業道路である。予備調査時の大型車両通行量は 60 台/日、車両全体通行量も 300 台/日と交通量と少なかったが、道路改修によって交通量の大幅な増加が予想される。</p>	
<p>道路側溝 (起点付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>道路の両側に上幅 0.5~2m、深さ 0.2~1m 程の土水路あるいは練石積水路が設けられている。雨水は Dr.Aggrey Avenue の道路側溝を流下し、Mindolo Stream の支線水路へ排出する。</p>	

<p>* 道路番号:No.23、* 道路名:Lilongwe Road、* 道路延長:0.6km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:16~17m、* 起終点 Dr.Aggrey Avenue (South) 交差点⇒Nyerere Road 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>終点付近</p>  <p>舗装材が完全に剥離している。</p>
<p>全延長の内、起点側の0.1kmを除き、舗装材は完全に破損して剥離しており、予備調査時のラフネス指数も12とやや不良である。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。周辺は建設機械関連の重工業工場の並ぶ産業道路であるが、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700台/日と交通量はさほど多くはないが、道路改修によって交通量の大幅な増加が予想される。</p>	
<p>道路側溝 (終点付近)</p>	
<p>左側 (起点方向を見る)</p> 	<p>右側 (起点方向を見る)</p> 
<p>道路の両側に上幅1.5~2.5m、深さ0.5m程の土水路が設けられている。雨水はDr. Aggrey Avenue (South)およびNyerere Roadの道路側溝を流下し、Kitwe Streamへ排出する。</p>	
<p>* 道路番号:No.24、* 道路名:Poinsentia Drive、* 道路延長:0.9km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅、 * 道路総幅員:14~15m、* 起終点 Chibuluma Road 交差点⇒Dr.Aggrey Avenue (South) 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>起点付近より終点側を見た様子</p> 	<p>0.8km 付近</p>  <p>起点付近を除き、路面の損傷が激しい。</p>
<p>起点付近を除き舗装材の損傷が激しく、予備調査時のラフネス指数も12とやや不良である。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。周辺は工業地域に隣接した低所得者および一般住宅地で、予備調査時の大型車両通行量は6台/日と稀で、生活道路としての役割を担っている。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 (起点付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>道路の両側に上幅0.5~1m、深さ0.5~1m程の土水路あるいは練石積水路が設けられている。道路の縦断線形は凹型で、起終点側からサグ部に流下した雨水はKitwe Streamへ至る流末水路に排出する。</p>	

<p>* 道路番号:No.25、* 道路名:Lumumba Drive、* 道路延長:1.6km、* 周辺土地利用:官庁/住宅街、 * 道路総幅員:11~16m、* 起終点 Freedom Avenue 交差点⇒Kantanta Street 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>起点付近より終点側を見た様子</p>  <p>起点から延長 1km 区間の路面状態は比較的良好である。</p>	<p>1.4km 付近より起点側を見た様子</p>  <p>市役所裏の路面は損傷が進行している。</p>
<p>道路側溝 (起点付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p> 
<p>道路の両側に上幅 0.5~2m、深さ 0.5~1m 程の土水路あるいは練石積水路が設けられている。起点~Enos Chomba Avenue の延長 1km 区間については北方向に流下し Kitwe Steram へ排出している。Enos Chomba Avenue~終点の延長 0.6km 区間については、両方向から裁判所北側の流末水路へ集積し、Kitwe ぼた捨場へ排出している。</p>	
<p>* 道路番号:No.26、* 道路名:Mulilansolo Crescent、* 道路延長:0.7km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、 * 道路総幅員:12~13m、* 起終点 Zambezi Way 交差点⇒Twalilwisha Crescent 交差点</p>	
<p>路面状況 (全延長:簡易舗装)</p>	
<p>起点付近より終点側を見た様子</p> 	<p>起点付近</p>  <p>起点~0.2km の区間では舗装材の損傷が激しい。</p>
<p>道路側溝 (起点付近)</p>	
<p>左側</p> 	<p>右側</p>  <p>自宅前の側溝を自前で整備している高所得者もいる。</p>
<p>道路の両側に上幅 0.5~2.5m、深さ 0.5m 程の土水路あるいはレンガ積水路が設けられており、中には自宅前の側溝を自前で整備している高所得者もいる。路面の雨水は、Riverside 地区から Kitwe Stream へ至る流末水路へ排出している。</p>	



* 道路番号:No.27、* 道路名:Twalilwisha Crescent、* 道路延長:0.9km、* 周辺土地利用:高所得者住宅街、* 道路総幅員:12~14m、* 起終点 Congo Way 北側交差点⇒Congo Way 南側交差点

路面状況 (全延長:簡易舗装)		舗装材自体の破損は少ないが、路面の平坦性が不足しており予備調査時のラフネス指数は9とやや不良である。路面の損傷状況から判断すると、オーバーレイ工法を適用できる可能性がある。周辺は閑静な高所得者住宅街で、予備調査時の大型車両通行量は1台/日と極めて稀である。また、車両全体通行量も500台/日と少ない。
起点付近より終点側を見た様子	起点付近	
	 <p>大きな破損が多少見受けられる。</p>	

道路側溝 (起点付近)		道路の両側に上幅1~2.5m、深さ0.3~1m程の土水路が設けられている。路面の雨水は、Mulilansolo Crescentの道路側溝を経てRiverside地区からKitwe Streamへ至る流末水路へ排出している。
左側	右側	
		

* 道路番号:No.28、* 道路名:Lwanshimba Westmain、* 道路延長:3.5km (Chamboli 区間 2.1km、Lwanshimba 区間 1.4km)、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅街、* 道路総幅員:8~24m、* 起終点 国道3号線交差点⇒Chamboli 墓地 (Chamboli 区間)、Social Club (Lwanshimba 区間)

路面状況 (全延長:簡易舗装)		(1)Chamboli 区間:分岐点~0.8kmの延長0.8km区間は中央帯を挟んで上下のレーンに分離されている。上りレーンはポットホールが多少あり、下りレーンでは舗装材の大きな破損が数箇所ある。0.8~1.7kmの延長0.9km区間では舗装材の損傷が大きく、路面状況は不良である。1.7km~終点の延長0.4km区間はアスファルトコンクリートが施されており路面状態は良好であるが、車道幅員が3.75mの一車線のみである。 (2)Lwanshimba 区間:ポットホールが多く、舗装材の破損も進行しており路面状況は不良である。予備調査時の大型車両通行量は80台/日と少ないが、車両全体通行量は3,300台/日と多い。
Chamboli 区間 (Lwanshimba との分岐点付近より終点側を見た様子)	Lwanshimba 区間 (0.9km 付近より終点側を見た様子)	
 <p>上りレーンはポットホールが多少ある。下りレーンは舗装材の大きな損傷がある。</p>	 <p>路面の劣化が進行している。</p>	

道路側溝 (Lwanshimba と Chamboli の分岐点から 0.3km 付近)		(1)Chamboli 区間:分岐点~0.8kmの延長0.8km区間の上りレーン端には上幅0.5~1m、深さ1m程の蓋付コンクリート水路が設けられているが、下りレーンに排水側溝は設けられていない。0.8~1.7kmの延長0.9km区間では右側に部分的にコンクリート水路が設けられている。1.7km~終点の延長0.4km区間では排水側溝は設けられておらず、道路両側の未開発原野へ自然排水している。 (2)Lwanshimba 区間:起点~0.5kmの延長0.5km区間の左側には上幅1.5m、深さ0.5m程の土水路が設けられているが、右側には設けられていない。0.5~1.4kmの延長0.9km区間では道路の両側に部分的に排水側溝が設けられている。
左側	右側	
 <p>下りレーンには排水側溝が設けられていない。</p>	 <p>蓋付コンクリート側溝</p>	

<p>* 道路番号:No.29、* 道路名: Ipusukilo、* 道路延長:0.8km、* 周辺土地利用:低所得者、一般住宅街、 * 道路総幅員:5~12m、* 起終点 Kwacha Road 交差点⇒Ipusukilo 流末水路パイプカルバート</p>	
路面状況 (全延長:未舗装)	
<p>起点付近より終点側を見た様子</p>  <p>ラテライトの路面</p>	<p>終点のパイプカルバート</p>  <p>4.4m</p> <p>改築する必要がある 終点のパイプカルバート</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。道路区間終点のIpusukilo 流末水路横断パイプカルバートは、道路幅が4.4mと狭く、また損傷が進行しているので全面的な改築が必要である。周辺は一般~低所得者住宅街でIpusukilo 市場を有する重要な生活道路である。予備調査時の大型車両通行量は80台/日、車両全体通行量も1,100台/日と交通量はである。</p>	
道路側溝 (0.6km付近)	
左側	右側
 <p>露店の進路が道の疎通を妨げている。側溝の疎通を妨げている。</p>	 <p>露店の間口に不具合が生じないよう蓋付側溝が必要である。</p>
<p>起点~Ipusukilo 市場入口の延長0.5km区間については道路の両側に上幅1~1.5m、深さ0.5~1m程の土水路が設けられている。この区間の雨水は、道路北側の未開発低地へ排出している。Ipusukilo 市場入口~終点の延長0.3km区間については、市場に沿って道路の両側に浅い溝があり路面の雨水を流下させているが、一部の露店は車道にまで進出しており、排水溝を遮断して流水の疎通を妨げている。</p>	
<p>* 道路番号:No.30、* 道路名: Independence Service Line、* 道路延長:1.1km、* 周辺土地利用:工業地域、 * 道路総幅員:11~12m、* 起終点 Mulilakwenda Road 交差点⇒Natwange Road 交差点</p>	
路面状況 (全延長:簡易舗装)	
0.9km 付近より終点側を見た様子	0.9km 付近
	 <p>交差点では路面の損傷が激しい。</p>
<p>路面にはポットホールが多く、また交差点では舗装材の損傷が激しい。路面の損傷状況から判断すると、路盤から構築する可能性がある。予備調査時のラフネス指数は10とやや不良である。Independence Avenue に平行する副道で、工業地域の境界線を形成している。予備調査時の大型車両通行量は100台/日、車両全体通行量も1,000台/日である。</p>	
道路側溝 (0.9km 付近)	
左側	右側
 <p>道路の左側には側溝が設けられておらず新設が必要である。</p>	 <p>路面の雨水はIndependence Avenue の排水側溝へ排出する。</p>
<p>雨水は道路の右側のIndependence Avenue の排水側溝へ排出する。道路の左側については側溝が設けられておらず新設する必要がある。</p>	