

## 資 料

1. 道 路 状 況 写 真
2. 路 面 調 查 図
3. 道 路 調 査 結 果

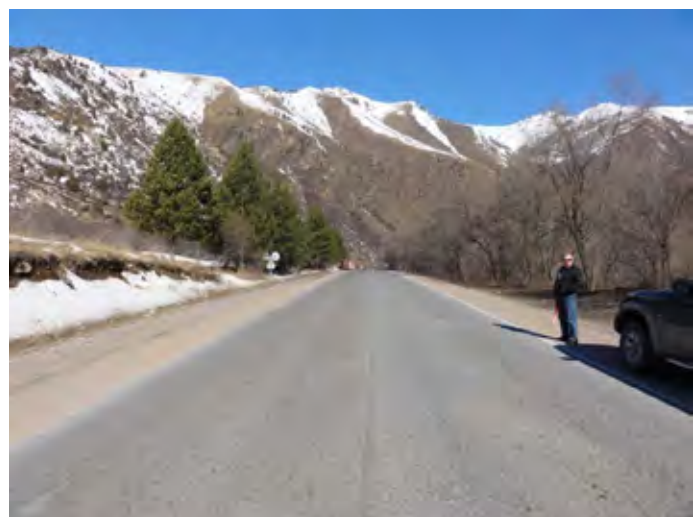
## 1. 道路状況写真

248K+000

調査対象道路 起点



オシュ方向



ビシュケク方向

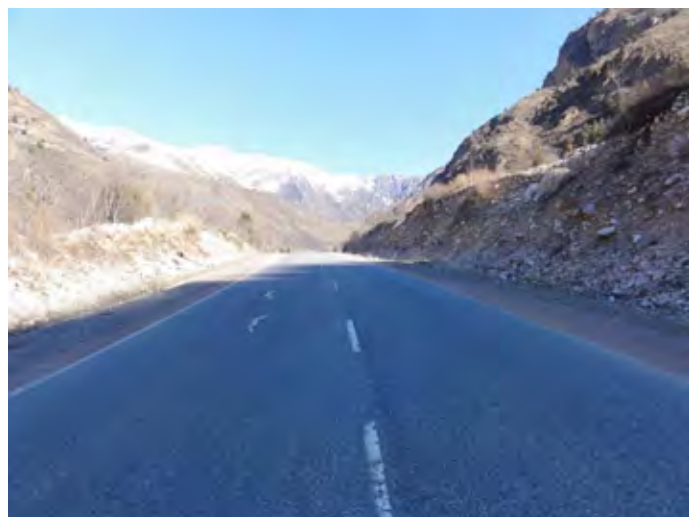


路面状況は良好

250K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

255K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

260K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

265K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

265K+020

線状クラック



面状クラック



面状クラック



クラック詳細

クラック幅=約 2.5-3mm



269+900

線状クラック



線状クラック



線状クラック



線状クラック詳細  
クラック幅=約 2.5mm

270K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



シーリングによるクラック補修跡がある  
クラックが再度広がってきている

274K+700-900

面状クラック



面状クラック

幅 1.5m



面状クラック

一部、亀甲状に細かくクラックが入っている



クラック幅=約 2.5mm

275K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況  
線状クラックが入っている

275K+000-100

面状クラック



面状クラック



面状クラック



クラック詳細  
クラック幅=約 2.0mm

277K+000-080

線状クラック



線状クラック  
道路中央の施工継ぎ目に発生



線状クラック



クラック詳細  
幅=約 2.5-3.0mm

280K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

285K+000



オシュ方向



路面状況は良好



路面詳細



290K+000



オシュ方向



路面状況は良好



路面詳細

290K+800-291K+200

縦排水路の洗掘および崩落 3ヶ所



縦排水側溝の洗掘と破損  
幅約 3m×長さ約 30m



のり面の崩落  
舗装下の約 50cm まで崩落が進展



縦排水側溝の洗掘と破損

292K+100-200

縦排水路の洗掘および破損（3ヶ所）



排水路の上部が洗掘され破断している  
下部の横断排水用パイプカルバート（φ1.5m）は土砂で2/3が詰まっている



同様に排水路の洗掘と破断



一番左側は排水路はなく法面の洗掘が進んでいる

295K+000



オシュ方向



路面詳細  
線状クラックが入っている



路面詳細  
クラック幅=約 2mm

299K+700-750

線状クラック



線状クラック



線状クラック



線状クラック  
クラック幅=約 2.5mm

300K+000



オッシュ方向



路面状況  
線状クラックが入っている



路面詳細  
クラック幅=約 2.5mm

301K+500-600

線および面状クラック



線状クラック



面状クラック



面状クラック詳細  
クラック幅=約 2.0mm

302K+100

路面沈下



路面沈下  
延長 112m×幅 9m



補修跡が 2 回ある



沈下が進行しているため、路肩側に  
クラックが入っている



302K+900

路面沈下、切土法面崩落



路面沈下  
延長 27m×幅 8m



盛土側路肩部の沈下および損傷



切土側法面の崩落 幅約 6m  
降雨により発生

303K+300-450

路面沈下、縦排水洗掘・破損



路面沈下  
延長 150m×幅 8m



路面沈下  
補修跡があるが細かい面状クラック  
が発生し、剥離しだしている



大型トレーラーが走行

303K+300-450

路面沈下、縦排水洗掘・破損



縦排水路の洗掘および破損  
上部から撮影



縦排水路の洗掘および破損



集水升および  
パイプカルバート φ1.5m

303K+510

路面沈下、縦排水洗掘および破損



路面沈下  
延長 50m×幅 5.5m  
谷側の路線が沈下している



谷側の盛土法面



山側の盛土法面  
縦排水路は洗掘され破損  
パイプカルバート φ1.5m

303K+800

路面沈下



路面沈下  
延長 14m×幅 5m



路面沈下  
谷側の路線が沈下



山側の切土法面および  
谷側の盛土法面

303K+920

路面沈下



路面沈下  
延長 18m×幅 6m  
谷側の路線が沈下



沈下部の面上クラック



縦排水路の洗掘および破損  
山側の盛土法面

303K+940

路面沈下



路面沈下  
延長 20m×幅 6m  
補修跡に面状クラックが発生している



谷側の路線が沈下



縦排水路の洗掘および破損  
上部から撮影

305K+000



オシュ方向



路面状況  
面状クラックが入っている



路面詳細  
クラック幅=約 2.5mm



305K+600

路面沈下



路面沈下  
延長 42m×幅 6m  
補修跡 2 回有り



路面沈下



盛土法面の洗掘有り

305K+700

路面沈下



路面沈下  
延長 34m×幅 4.5m



路面沈下



沈下側の法面  
一部洗掘ヶ所あり

306K+500

路面沈下補修跡、法面洗掘



路面沈下補修跡（施工時）  
延長 70m×幅 5m



盛土法面の洗掘  
非常に大きな空洞となっている



盛土法面の洗掘

310K+000



オシュ方向



路面状況  
線状クラックが入っている



路面詳細  
クラック幅=約 2.5mm

312K+700-750

路面沈下



路面沈下

延長 50m×幅 8.5m

2009年と2010年にオーバーレイ補修を実施したが、沈下している



直線部で車輛の速度が高く、2010年には事故が発生している



盛土法面に洗掘がある

パイプカルバートφ1.5m

3 1 2 K + 9 0 0

路面沈下、ポットホール



路面沈下

延長 27m×幅 8.5m

2009 年と 2010 年にオーバーレイ補修を実施しているが沈下している



ポットホール

25cm×40cm



盛土法面が洗掘され、舗装下部まで進展している

ボックスカルバート

幅 2.4m×高さ 2.1m

313K+100

路面沈下



路面沈下  
延長 20m×幅 8.5m



2009年と2010年にオーバーレイ施工を実施したが沈下している



盛土法面  
パイプカルバートφ1.5m  
土砂で半分埋まっている

3 1 3 K + 6 0 0

路面沈下



路面沈下  
11m×11m  
No9 橋の踏掛部



路面沈下



路面沈下



314K+300

路面沈下



路面沈下  
延長 92m×幅 8.5m  
ナリン橋（ビシュケク側）のアプローチ部  
沈下に伴いガードレールも湾曲している



補修跡（施工時 2003 年）あるが沈下が継続した



沈下部の盛土法面

314K+600

路面沈下



路面沈下  
延長 47m×幅 10m  
ナリン橋（オシュ側）のアプローチ部  
両路肩側に沈下がみられる



沈下によりクラックが入っている  
また、ガードレールの湾曲もみられる



沈下によりクラックが入っている

315K+000



オシュ方向



路面状況  
線状クラックが入っている



路面詳細

317K+300-319K+000

面状クラック



面状クラック



面状クラック



クラック詳細

クラック幅=約 2.5mm

319K+000-321K+500

線・面状クラック



線・面状クラック



線・面状クラック



クラック詳細  
幅=約 3.0mm

319K+030-200

線状クラック



線状クラック

センターラインから約2m位置



線状クラック

幅約2-5mm

センターライン上

舗装の内継ぎ目で発生



クラック詳細

クラック幅=約3.0mm

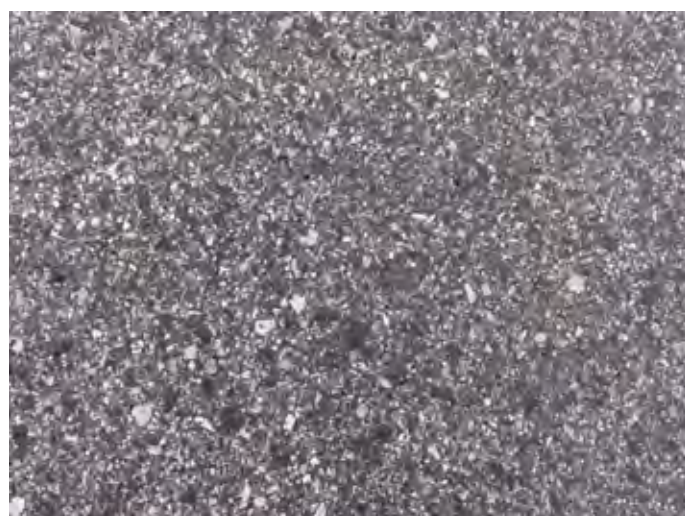
320K+000



オシュ方向



路面状況は良好



路面詳細

3 2 2 K + 1 5 0 - 2 0 0

面状クラック



面状クラック



面状クラック



クラック詳細  
幅＝約 3.0mm



323K+500-328K+400

舗装路面のブリージング



ブリージング  
アスファルト成分が路面に浮き出ている



ブリージング  
ブリージング区間のクラックは少ない  
舗装の流動性が高いためわだち掘れや舗装の寄りが発生しやすい



路面詳細  
黒い部分がアスファルト成分

325K+000



オシュ方向



路面状況  
ブリージングが発生している



路面詳細  
アスファルト成分が表面に浮き出ている

328K+900-335K+300

舗装路面のブリージング



ブリージング

アスファルト成分が路面に浮き出ている

右側車の前方に施工継ぎ目があり、そこから始まっている



ブリージング



気温の上がる夏期に流動化していると思われる

329K+300-353

路面沈下



路面沈下  
延長 53m×幅 10m



縦排水路の洗掘および破損  
パイプカルバート φ1.5m



盛土法面 延長約 100m

330K+000



オシュ方向



路面状況  
ブリージングが発生している



路面詳細  
アスファルト成分が表面に浮き出ている

3 3 1 K + 3 4 6 - 4 0 0

路面沈下



路面沈下  
延長 54m × 幅 10m



路面沈下



盛土法面 延長約 150m  
縦排水路は洗掘および破損  
横断排水パイプカルバート φ 1.5m

331K+400-700

路面のわだち掘れ



わだち掘れ

路肩側には舗装の寄りもみられる



わだち掘れ



最大わだち掘れ量=約 30mm

331K+700-780

路面沈下



路面沈下  
延長 80m×幅 10m



路面沈下



盛土法面  
延長約 150m  
横断排水 パイプカルバート φ1.5m



3 3 2 K + 0 2 5

路面沈下



路面沈下  
延長 55m × 幅 5m



面状クラックが入っている



面状クラックが入っている

333K+000-600

路面のわだち掘れ



わだち掘れ



わだち掘れ



最大わだち掘れ量=約 60mm

3 3 3 K + 5 5 0

路面沈下



路面沈下  
延長 35m×幅 10m



路面沈下



盛土法面  
延長約 70m  
横断排水 ボックスカルバート  
高さ 2.1m×幅 2.4m

333K+600

路面沈下



路面沈下  
延長 30m×幅 10m



盛土法面  
延長約 100m  
横断排水 パイプカルバート φ 1.5m



舗装の寄り  
アスファルトの配合不良による

333K+600

わだち掘れ



わだち掘れ



わだち掘れ量=最大約 60mm



わだち掘れ

334K+300-350

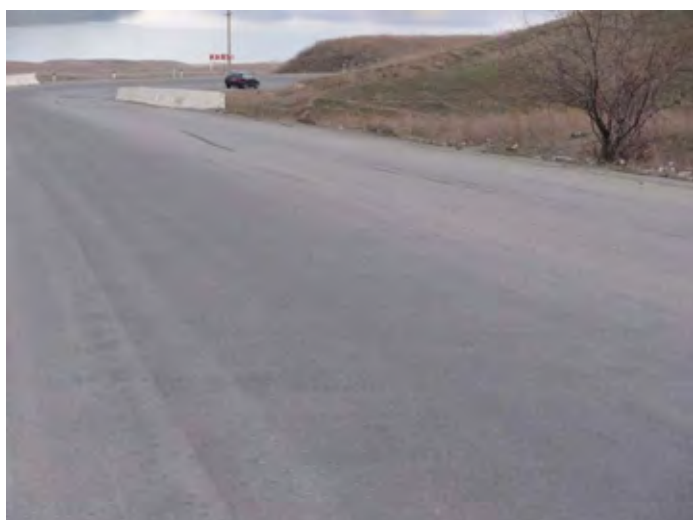
路面のコルゲーション



コルゲーション  
大型車がブレーキを頻繁にかける箇所などで発生する



コルゲーション



コルゲーション

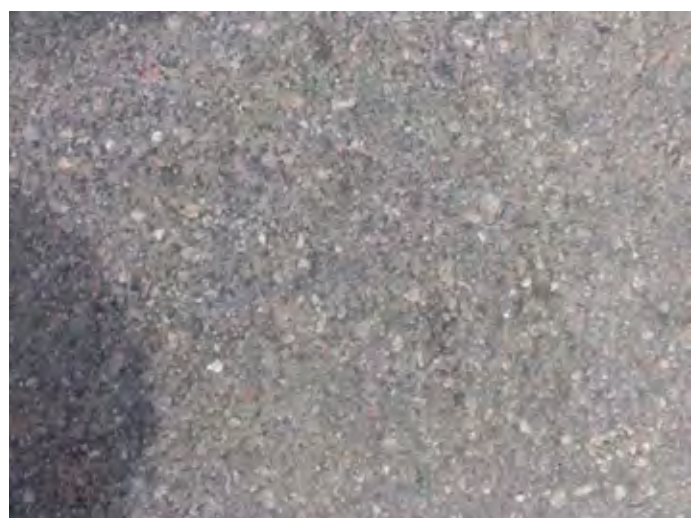
335K+000



オシュ方向



路面状況は良好



路面詳細

335K+700

路面沈下



路面沈下  
延長 40m×幅 11m



路面沈下



チップシールによるオーバーレイ補修跡



338K+000

ポットホール



ポットホール  
1.5m×1.0m  
0.7m×0.7m



亀甲状クラックが剥離して発生



上り（ビシュケク方面）車線に発生

340K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

340K+550

路面沈下



路面沈下  
延長 25m×幅 10m



路面沈下



チップシールによるオーバーレイ施  
工跡

340K+705

路面沈下



路面沈下  
延長 41m×幅 10m



路面沈下



法土法面  
横断排水 φ 1.5m

340K+930

路面沈下



路面沈下  
延長 20m×幅 11m



路面沈下  
ガードブロックも沈下している



盛土法面  
横断配水パイプカルバート φ1.5m

3 4 1 K + 0 3 0

路面沈下



路面沈下  
延長 70m × 幅 10m



路面沈下



盛土法面  
延長約 120m  
横断排水 パイプカルバート φ 1.5m

3 4 2 K + 3 0 0

路面沈下



路面沈下  
延長 36m × 幅 11m



路面沈下



チップシールによるオーバーレイ補修

3 4 2 K + 3 7 0

路面沈下



路面沈下  
延長 35m × 幅 11m



路面沈下



チップシールによるオーバーレイ補修跡  
一部剥離している



342K+550

路面沈下、わだち掘れ



路面沈下  
延長 53m×幅 11m



わだち掘れ  
最大わだち掘れ量=約 55mm



縦排水路の洗掘および崩落

342K+700-343K+000

路面のコルゲーション



コルゲーション  
周期的な波状の凹凸が発生



路面の流動性が比較的大きい箇所  
で坂を下る大型車輛がブレーキを頻  
繁にかけることによって発生



運転者は不快な振動を感じる

343K+200

路面沈下



路面沈下  
延長 30m×幅 10m



路面沈下  
ガードブロック間が折れている



チップシールによるオーバーレイ補修跡あり

343K+780

路面沈下



路面沈下  
延長 30m×幅 12m



路面沈下



法面の洗掘  
沈下箇所の約 50m ビシユケク側

3 4 3 K + 8 9 0

路面沈下



路面沈下  
延長 30m × 12m



路面沈下



路面沈下

345K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

3 4 5 K + 7 5 0

路面沈下



路面沈下  
延長 42m × 幅 12m



路面沈下



路面沈下

350K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好



350K+050-900

面状クラック



面状クラック



面状クラック



クラック幅=約 2.5mm  
シーリング補修跡あり

351K+500

ポットホール



調査状況

カウンターパート DEP30

チーフエンジニア

作業長



ポットホール

15cm×25cm

5cm×10cm



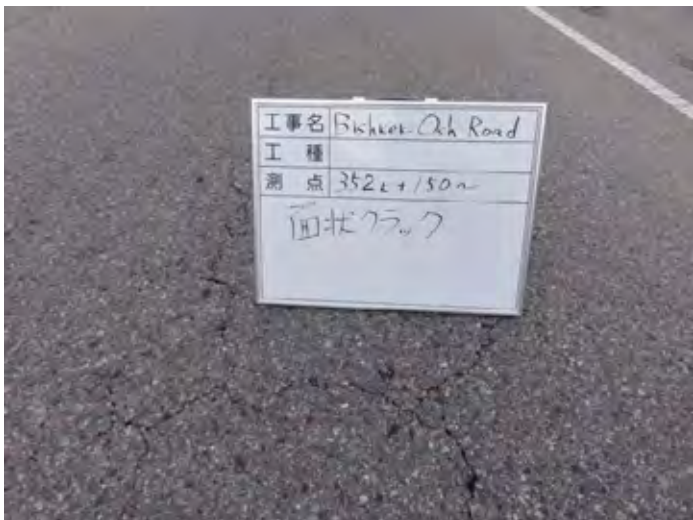
ポットホール

352K+150-400

面状クラック



面状クラック



面状クラック



クラック幅=約 2.5mm

353K+000-354K+000

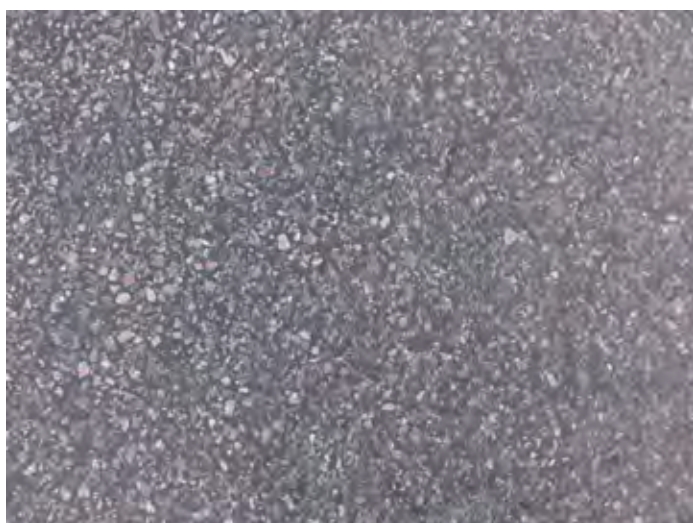
舗装路面のブリージング



ブリージング  
アスファルト成分が路面に浮き出ている



ブリージング



ブリージング  
ブリージング区間のクラックは少ない  
舗装の流動性が高いためわだち掘れや舗装の寄りが発生しやすい

353K+200-350  
わだち掘れ (353K+200)



わだち掘れ



わだち掘れ量=最大約 15mm



わだち掘れ

353K+300

舗装の寄り



舗装の寄り

長さ 200cm×幅 60cm

×最大高さ 15cm



舗装の寄り



舗装の寄り

353K+350-450  
わだち掘れ (353K+300)



わだち掘れ



わだち掘れ量=最大約 70mm



わだち掘れ

353K+530

面状クラック



面状クラック



断続的にブリージングがみられる区間だが、この箇所はブリージングがなく、クラックが発生している



クラック幅=約 2mm



355K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

356K+600

法面の崩落



法面崩落（1ヶ所目）

幅約 10m



法面崩落（1ヶ所目）

舗装下約 50cm まで進展している



法面崩落（2ヶ所目）

幅約 15m

357K+800

崩落補修跡



崩落した法面の補修跡

2010年に施工実施

レール状の鋼材と金網を使った蛇籠を積み上げている



路肩から約3m程度まで崩落した



下から望む

357K+880-358K+780

わだち掘れ (358K+330)



わだち掘れ



わだち掘れ量=最大約 25mm



わだち掘れ

358K+830

路面沈下



路面沈下  
延長 48m×幅 4.5m



路面沈下



谷側の路肩付近で沈下が発生している

359K+100-361K+800

わだち掘れ (360K+000)



わだち掘れ



わだち掘れ量=最大約 25mm



わだち掘れ

360K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

363K+950

舗装の剥がれ



舗装の剥がれ



左が谷側



右が谷側



364K+400

路面沈下



路面沈下  
延長 6m×幅 3m



路肩付近が沈下  
水たまりができています



路面沈下

365K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

365K+840

路面沈下



路面沈下  
延長 50m×幅 4.5m



谷側の路線が沈下している



補修跡あり  
面状クラックが入っている

370K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

375K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

380K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

385K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好

390K+000



オシュ方向



ビシュケク方向



路面状況は良好



392K+750-950  
わだち掘れ、コルゲーション



わだち掘れ



わだち掘れ量=最大 50mm



コルゲーションも見られる