

近代日本における道路統計の長期推計：面積、延長、幅員

谷口忠義

The Long-term Estimates for Road Statistics in Modern Japan : Areas, Lengths and Widths

Tadayoshi Taniguchi

1. はじめに

本稿は、明治前期から高度経済成長前までの長期間にわたって、道路面積、道路延長および道路幅員を都道府県ごとに推計することを目的とする。

道路史や交通史の分野では、インフラ整備や輸送ネットワークといった観点などから、道路延長の長期的な推移に対しては関心が払われてきたが、道路面積のそれに対する関心は、相対的に貧弱な統計データの状況もあるため、比較的薄かった。

そうしたなか、『アトラス 日本列島の環境変化』の研究成果は特筆に価する。地図情報を数量化するという非常に気の長い作業を進め、1850年、1900年、1950年、1985年の日本全体の土地利用のデータを都道府県別に推計している（1850年は全国集計値のみ公表されている）。

都市的利用の一つとして、「道路」も推計されて公表されているが、著者自ら認めているように、地図情報を数量化する手続きに起因して、道路面積は過大な数値となっている。単に過大であると、「定性的」に述べるにとどまり、どの程度過大であるか、「定量的」には示されていない。

本稿は、この過大となっている数値を定量的に修正し、さらには、各年次データを提供することにより4時点間に限定されている先行業績の補完もねらいとする。

2. 資料と推計方法

(1) 利用統計資料

推計全体の骨格を形成している資料は、「府県統計書」である。マイクロフィルム版「明治年間 府県統計書集成」「大正年間 府県統計書集成」「都道府県統計書集成 戦後編」全1460リール（1964～1979年 雄松堂書店刊）所収の都道府県統計書約8000冊（統計表数約150万件）を収録した、丸善雄松堂の都道府県統計書データベース（Prefectural Statistic Database）がオンライン版で2014年から逐次リリースされ、いくつかの大学で利用可能ではある。しかしながら、本推計ではそれを利用せず、国立国会図書館デジタルコレクションでインターネット公開されている部分と、一橋大学附属図書館、一橋

大学経済研究所資料室および一橋大学経済研究所社会科学統計情報研究センターが所蔵する蔵書の一部を、POSの推薦者の一人である松本教授が述べている「シジフォスの労働」によって入手した部分からなっている。

府県統計書の冒頭には「土地」のセクションがおかれ、道路面積の数値が免租地の一つとして記載されていることが多い。地租のための調査を援用した表であり今回は利用していない。本推計で利用したのは、ほとんどの場合、「土功」、「土木」、「築造」あるいは「交通」、「運輸」やこれらの組み合わせたセクションに記載されている表である。その表には道路延長（幅員別延長）、道路坪数（面積）、平均幅員、起点・終点、坂路の平均勾配などの道路に関する情報が掲載されており、郡市別、路線別や山地別といった形で製表されている場合が多い。本推計はここに記載されているデータを利用した。

府県統計書に掲載されている表式は各府県で異なることが多々あり、同一府県でも長期間ではたびたび変更されるのが普通である。また、ある年次においてすべての府県でデータが得られるとは限らず、推計において重要となるベンチマーク年を設定することが容易ではない。そうした弱みを補強するため、すべての都道府県で統一された形式であらわされている『土木局第三十回統計年報（後編）』に記載された道路面積データ、あわせて道路延長データも利用した。昭和10年の単一年次に限定されているとはいえ、府県統計書では、岩手県、大阪府、鹿児島県、沖縄県しか当該年次の面積数値を入手できなかったこともあり、道路面積と道路延長の両方をすべての道府県で入手できるという点において、推計を進めるうえで重要なデータとなっている。

道路面積データの欠損年を補間推計するために、道路延長も利用している。上記資料のほかに、『日本帝国国勢一斑』第6回～第30回、『日本帝国統計年鑑』第49回～第59回、『道路現況調』昭和14年、昭和15年、昭和23年、昭和24年ならびにその後継として昭和24年に名称を変更し現在まで継続して公表されている『道路統計年報』昭和33年を利用した。また、戦後の沖縄の道路延長データを得るために『琉球統計年鑑』も利用した。いずれも国立国会図書館デジタルコレクションのインターネットで公開されているものを基本的に利用し、『道路現況調』・『道路統計年報』の戦後の一部の年次については、国立国会図書館デジタルコレクションの図書館送信資料で公開されているものを利用した。

『道路統計年報』昭和33年を利用した理由は、道路延長で大きな割合を占める市町村道路延長が再び掲載されはじめたからである。それ以前は、府県から国に提出された資料に「不審の点が多く到底確信を以て公表することができない」ためであり、「目下各地方につき実情を調査中」であったためである（『道路統計年報』昭和24年、緒言より）。公表をためらい確認中とされたその報告値が昭和24年の『道路現況調』に記載されているようである。戦争による「道路台帳」や「路線台帳」の焼失や紛失により正確とはいえないが、戦後まもない時期の貴重なデータとして今回はそのまま利用した。

なお、『日本帝国国勢一斑』や『日本帝国統計年鑑』は、「府県統計書」や「土木局統計年報」の情報を転用しまとめたものである。例えば、『日本帝国国勢一斑』第18回では、「本表ハ廿六年一月一日ノ調ニ據ル但シ廿六年以降ノ出版ニ係ル府縣統計書アルモノハ該統計ニ依レリ」とあり、府県統計書から数値を得ていたことがわかる。

(2) 利用統計データの特徴、注意点

利用統計データの特徴や注意点を府県統計書の利用表に記載されている「備考」を用いて検討する。

●道路統計調査の根拠とその変化

『三重県統計書』明治36年には、「一 本表ハ明治三十五年（三月）内務省訓令第一八二號改正報告例ニヨリ明治三十五年十二月末日現在調ヲ基礎トシ五年毎ニ調査スルコトトナシリ故ニ其期間ハ調査ノ途

ナキヲ以テ前年調査ノ分ヲ再掲セリ以下四表亦全シ」と書いてある。明治35年、明治40年、大正元年と5年ごとに調査がおこなわれ、その間の年次の調査がおこなわれていない府県が多い。また、報告例の変更に伴い、それ以前のデータとの連続性が損なわれた。明治36年の三重県統計書には「一 明治三十四年以前ノ分ハ調査方法ヲ異ニセルヲ以テ掲記セス」とある。『福岡県統計書』明治36年にも、「一 三十四年ニ比シ国道以下延長ノ減少シタルハ道路更正ノ結果ニ依ルベシ」と書いてあるのは、報告例改正の影響と推測される。

その後、再び報告例が改正された。「本表及次表ハ大正二年（七月）内務省訓令第十六號改正報告例ニ基キ調査シタルモノナリ」と、『三重県統計書』大正7年 財政及土木に書いてある。この変更された報告例に基づき、大正4年から昭和2年まで少なくとも3年ごとに調査がなされ公表されている。報告例の改正は、統計の対象に影響を与え、したがって数値にも影響を与えた。『栃木県統計書』大正5年

第一編には、「大正五年末分トシテ本表ニ掲載セラレタルモノハ最近実地精査ノ結果ニ成レル数字ニシテ又里道々路ノ著シク減少シタルハ道路整理ノ為メナリ」と書いてある。また、『岡山県統計書』大正6年には、「大正五年以後里道延長及橋梁ノ前年ニ比シ著シク減少シタルハ調査範囲ヲ異ニセルニ依ル」と書いてある。

昭和3年からは、報告例の改正により毎年調査がおこなわれた。昭和18年3月末日現在の昭和19年『道路現況調』がまとめられていることから、調査自体は敗戦までつづいていたようである。

●道路法の制定

大正8年に制定された旧道路法（大正8年法律第58号）は、道路の種類、道路の管理、その費用負担について定めた、日本の道路行政の基本を定めた初の統一的な法規である。この法律の制定は、道路調査やその数値結果に大きな影響を与えた。『埼玉県統計書』大正8年 第一巻には、「本表縣道ハ大正八年ニ於テ二百十三ノ路線ニ区分シ道路名ノ大改革アリ為メニ本様式ノ調査材料未タ整頓スルニ至ラサルヲ以テ假ニ大正七年末ノモノヲ掲ケタリ国道ニ付テハ大正八年中異動ナシ」とある。『東京府統計書』大正8年には、「大正九年四月ヨリ道路法施行ノ結果府道トナシシモ延長其ノ他ノ調査未了ノ為メ次回ヨリ更正スルコトトセリ」あり、道路法施行による調査の遅れが記載されている。また、『富山県統計書』大正12年 第1編には、「一 前回ノ計数左ノ如シ本表ニ比シ増減多キハ道路法施行以前ノモノニ係ルヲ以テナリ次表亦同シ」と書いてある。法律の制定に伴う「道路」の定義の変更により数値が増減している。

道路法制定の前後の数値を比べてみると、富山県の場合と同様に増減が著しい。数倍やその逆数倍といった府県が多数見られ、道路調査に大きな混乱をもたらしたものと思われる。本推計では、増減に一定の傾向が見られないこと、混乱の中身や道路法や関連規則の把握が不足しているため、地籍編纂と道路台帳・路線台帳との関連についての調査が不十分なため、道路法制定の影響を調整していない。今後の課題の一つである。

●本格的な道路調査以前の状況

明治35年の内務報告例の改正以前においては、「地籍編纂」の数値を利用して製表したと考えられる。『大分県統計書』明治16年上には、「本表坪数ハ地籍編纂ナキヲ以テ暫ク其概畧ヲ掲ケ他日訂正ヲ加ヘントス」と書いてあり、明治25年まで同様の記載がある。『岡山県統計書』明治17年には、「本表坪数ハ地籍編纂ナキヲ以テ暫ク其概略ヲ掲ケ他日訂正ヲ加ヘントス」と書かれている。明治18年、明治19年にも同様の記載がある。『富山県統計書』明治17年には、「地籍編纂未成ナルヲ以テ本表姑ク道路ノ坪数ヲ闕ク」と書いてある。明治18年および明治19年・20年も同様の記載がある。『大阪府統計書』明治21年には、「本表中？ヲ付シタルハ地籍編製未済ナルニ因ル」と書いてあり、明治22年にも同じ記述がある。『滋賀

県統計書』明治22年（および同書 明治23年）には、「道路ノ坪數ハ地籍ノ調査ヲ了セサルヲ以テ記載スル能ハス」と書いてある。府県統計書に掲載されている数値のうち、地籍編纂事業が完了する以前は、調査者による概数として道路数値が記載されている可能性が高く、完了後は地籍の数値を引用したと考えられる。

●統計表の「道路延長」、「平均幅員」

統計表には、「路線延長」、「実延長」といった用語が頻繁に出てくる。「路線延長」とは、他の路線との重複・重用部分を含んだ長さであり、「実延長」は重複部分を含まない。本推計では、「実延長」を利用している。

また、実延長であっても、その内訳には注意が必要である。いわゆる道路のほかに、「橋梁」や「渡船場」をあわせた数値が掲載されている場合が少なくないからである。『福岡県統計書』明治37年 第1編には、「一 本表ノ道路延長ニハ橋梁渡船場等ヲ算入シ」と書いてあり、大正3年までほとんど同じ注記が記載されている。

土地利用などを念頭において道路面積の推計という本稿の目的からすれば、橋梁や渡船場を除いた道路を対象とすべきである。しかしながら、データにそれらが含まれているか、含まれていないかの吟味やそれらの調整を十分おこなえないまま今回は推計作業を進めてしまった。同一府県の推計値においても混じった状態にあるが、橋梁および渡船場の純粹の道路延長に対する比率は極めて小さいので、本推計値への影響は極めて限定されたものと考えている。

なお、平均幅員とは、『福岡県統計書』明治37年 第1編によると、「湿拔溝敷並木敷ヲ除キタル純粹ノ道數平均幅」を指している。大正3年までほとんど同じ注記が記載されているが、他の府県、他の年次まで一般化できるかは現時点では確信が持てない。

●市町村道（里道）

本推計の精度を左右する道路種別は、里道といわれる市町村道である。道路延長全体の85%ほどと太宗を占める点は、明治も現代も大きく変わっていない。道路延長、道路面積の推計からみた国道と県道の影響は市町村道に比べて極めて小さいのである。

さて、市町村道、古くは里道の数値が示すものは、『三重県統計書』明治26年によると、「一 本表ノ里道ハ本縣土木費支辨法（明治廿年縣令第十三號）ニ規定セル二等道路ノミヲ掲載セリ」とある。二等道路とは「市町村費主擔ニシテ地方税ヲ以テ補助スルモノ」である。その後も類似の注記が続いているので、明治30年代初めごろまではこの規定に基づく数値と推測される。『三重県統計書』明治35年には、「一 本表中里道ハ郡市町村費負擔ノ分ノミヲ掲記ス」とあり、若干の変動があるが市町村負担という点は変わらない。『佐賀県統計書』明治40年 第一篇には、「本表ハ縣税及市町村負担ノ道路ニ係ル事実ナリ」と書いてある。

本推計では、県（郡）が補助を与える場合を含み、市町村が負担する道路を対象とするようにした。したがって、たとえば、『栃木県統計書』大正5年 第一編にあるような、「本表ノ里道ハ縣費支辨ニ係ルモノニ止マレリ」とあるような、一部の里道のみを対象としたデータは利用しない。「重要里道」、「一等里道」、「枢要里道」といった数値も利用していない。これらのデータは、市町村が負担する里道、市町村道の道路延長に比べて、時に10分の1ほどしかないためである。もちろん、重要里道と里道全体との比率などを計算し、数値を膨らませることは可能であるので、今後の作業課題としたい。

さらに注意が必要なのは、私有道路の取扱いである。公共道路法案を審議した第十四議会の貴族院の特別委員会の質疑において、政府は道路「敷地が私有のものも少なくない」と答弁している。実際、『奈良県統計書』大正12年 第1編の「市町村道路延長」の注記として、「2、本表ニハ私有道路ヲモ包含

ス」と書いてある。この注記は昭和4年まで継続して記載されており、奈良県の市町村道路のデータには、私有道路が含まれていたことがわかる。所有形態がどうであれ、道路という利用形態であることから今回は特に処理せず推計作業を進めた。

こうした「混乱」が旧道路法制定後も続いた理由として、国道や府県道については綿密に規定されているが、時代の変化や技術の発達に応じて適宜対処するために、市道と町村道については「一般交通の用に供せらる道路」をすべて認定するという、非常に弾力のある、柔軟性のある制度設計をとったことが一因と考えられる。

●法定外公共物としての道路（赤線）

私有道路よりも推計値に重大な影響を与えると考えられるのが、法定外公共物としての道路、公図上で赤く示されていることから「赤線」といわれる道路、里道や旧里道の取扱いである。現代にまで引き継がれた行政上の課題であり、2000年4月1日に施行された「地方分権一括法」によりようやくその解決に踏み出している。法定外公共物とは、道路法、河川法等の適用又は準用を受けてない公共物のことであり、「里道」や「水路」がその主なものである。そして、建設省は全国で約4,300km²と推計している。

『山形県統計書』明治39年版には「本表里道ハ山野又ハ田畑ニノミ通スル道路ヲ除キタルモノナリ」とある。明治38年、明治36年にも同様の記述があり、明治20年代終わりも、「里道中山道作場道等ハ本表二算入セス」とあるから、こうした俗に「赤線」と称される法定外公共物の一つといえる道路は含まれていない。『富山県統計書』大正4年 第1編には、「一 里道中一般公衆ノ用ニ供セサル耕作道路ノ如キモノハ算入セス」と書いてある。大正6年、大正7年にも同様の記載がある。

しかしながら、これを他の年次や他の府県に安易に一般化することは慎みたい。なぜならば、『福岡県統計書』昭和13年 第1編では、「1. 市道前年ニ比シ減ジアルハ1部道路認定■止アリタルニ由ル（八幡市） 1. 町村道ニ於テ前年ニ比シ減ジアルハ前年度調査ニ林道、私道、耕作道等ノ算入セシモノアリタルニ依ル」と書いてあることから、福岡県の町村道の数値は、林道、私道、耕作道を含んでいるからである。

実際に、統計表に記載された連続する年次の数値が大きく変動する要因の一つは、道路法の対象外となる里道の実査上の処理にあると考えられる。道路法の制定により、こうした道路を統計数値に掲載しない場合が増えていったと予想される。しかし、依然としてそうした部分が含まれていた福岡県の事例が、明治でも大正でもなく、昭和の10年代であったことは看過できない。数値の時系列の動きなどを慎重に見極めることが必要であり、今後の重要な課題の一つとしたい。

●調査未了

『長崎県統計書』明治17年には、「本表及第九十二表ニハ調査未了ノモノ甚多シト雖ドモ少郡の為メニ多郡ノ事実ヲ没スルニ忍ヒサルヲ以テ之ヲ掲ク○此他不詳トアル各表又同シ」と書いてある。この時期は調査未了といった同様な状態が他府県でもよくみられる。欠損する郡の分を推計補填すべきであるが、それは今後の作業とし、本推計では、欠損郡のある年次の数値は原則として利用していない。

●単位換算

単位換算は通常用いられているものを使用した。すなわち、1坪=3.30579平方メートル、550間=1キロメートルである。ところで、『沖縄県統計書』明治13年には、「此ニ里程ニ於テ一合ト称スルモノハ一里ヲ十分シタルモノニテ一里三十六丁トシテ算スルトキ一合ハ三丁三十六間一勾ハ二十一間三尺六寸一才ハ二間一尺三寸六分ニ當ルトイヘトモ本地ノ一里ハ大率五十丁ナルヘキモノアリ實地測量ヲ経ルノ後ニ非レハ其實ヲ知ル能ハス故ニ今漫リニ尺法ニ改算スルヲ用ヒス」とあるが、当該年のデータは利用していないため、今回の推計値には影響がない。

●調査月の調整について

『大阪府統計書』大正4年には、「大正三年前ハ事實年度末調ナルモ大正四年ヨリ之ヲ改メ年末現在調ヲ掲ク」と書いてある。本推計では統計書に記載された年次をそのまま利用し、年末や年度末における違いを調整していない。調査月が変更された連続する2年を取り上げた場合には影響が出るだろうが、道路面積や道路延長はストック量であるので、フローに比べれば影響の表れ方は小さい。

(2) 推計方法

今回は以下に述べる手順・方法にしたがいつつ、利用できるデータが豊富な明治14年から推計値を求めた。データの都合から和歌山県、青森県は明治15年から求めた。なお、北海道は明治4年からデータが得られるが、掲載表のスペースの関係で省略した。また、推計値を現在まで求めることは可能であるが、自動車交通が激増する高度経済成長前までの姿ということで、今回は1950年（昭和25年）までとした。前項で述べた統計諸表において、道路面積（坪数）が直接記載している場合にはその数値を採用した。面積値が記載されていない場合で、道路延長と平均幅員（あるいは一般幅員）の両方が記載されている場合には、両者をかけ合わせることで面積値を求めた。

路線別データが得られる場合には、原則としてその路線ごとに面積値を計算しそれらの和を求めた。ただし、県道に指定された路線数は多く、町村道の総延長に比したそれは小さいため、今回は時間の関係で、一部の府県と年次に限定して県道の路線別の作業をおこなった。

こうした方法では数値が得られない年次が多くある。そうした欠損年は以下の順序で推計値を求めた。まず、連続して市町村道（里道）の面積が得られる年次の年変化率を計算する。それを総面積に乗じることによって補間した。市町村道の変化率を利用したのは、その面積が総面積の85%ほどと太宗を占めており、全体の動きを大きく左右するからである。なお、年の「変化率」ではなく、「変化量」で推計する方法は極めて有力と考えている。

次に、連続して道路総延長データが得られる年次の年変化率を計算する。それを総面積および最初の手順で得られた値に乗じることで欠損年を埋める。以下に述べる手続きをすべて終えた段階で時系列データが連続して得られるために昭和10年をベンチマークとして計算した。具体的には昭和10年以後は通常通りかけることにより推計値を現在に向かって計算し、昭和10年以前は割り戻す、つまり逆数をかけることで過去にさかのぼる形で算出した。たとえば昭和9年の面積値は、ベンチマーク年である昭和10年の面積値に、昭和9年から昭和10年への道路総延長の変化率の逆数を掛けることによって求められている。

3番目に、道路面積が連続しないので得られている場合、その二時点間の年平均変化率を計算し、それをこれまでに求めた推計値に乗じることでさらに欠損値を埋める。なお、年の「平均変化率」ではなく、「平均変化量」で推計する方法も有力である。

4番目に、3番目と類似しているが、市町村道の道路面積が連続しない場合、その二時点間の年平均変化率を計算し、3番目までに求めた推計値に乗じる。なお、年の「平均変化率」ではなく、「平均変化量」で推計する方法も有力である。

5番目に、再び延長のデータを利用する。道路延長が連続しないので得られている場合、その二時点間の年平均変化率を計算し、それをこれまでに求めた面積の推計値に乗じることで欠損値を埋める。今回も昭和10年をベンチマークとする、2番目の手続きを踏襲している。具体的には昭和10年以後は通常通りかけることにより推計値を現在に向かって計算し、昭和10年以前は割り戻す、つまり逆数をかけることで過去にさかのぼる形で算出した。

6番目に、連続して道路総面積が得られる場合、その年変化率の全国平均値を各年で算出し、それをこれまでに求めた推計値に乘じることによってさらに推計値を得た。全国平均は単純算術平均である。この結果、年変化率の数値がかなりの府県で求まる明治14年まで推計値を伸ばすことができた。

最後に、求められた時系列の数字をみて、異常値と思われる年次に対して特別の補正を加えた。具体的には、もともとの面積や延長の数値、あるいは変化率の値を利用しない場合や、上記の手順の一部を省略するといった補正である。

前項の統計資料および上記の手順、手続きを経て求められた、長期にわたる各都道府県別の道路面積（表1）、道路延長（表2）、道路幅員（表3）の推計結果は本文の後に示した。なお、道路延長の推計値は、各都道府県の最初のデータが得られる年次までである。つまり、道路面積推計手順の6番目を省略している。道路幅員は、推計された道路面積を推計された道路延長で単純に割ることにより求めた。推計年次は、道路面積データに準じている。

3. おわりに

本推計と『アトラス 日本列島の環境変化』を比較すると、1900年の道路面積は前者で1,452平方キロメートル、後者で8,622平方キロメートル、1950年では前者で2,789平方キロメートル、後者で12,017平方キロメートルである。本稿の推計が妥当だとすれば、先行研究の道路面積は1900年で約6倍、1950年で4.3倍過大であったことになる。建設省道路局が公表している戦後の最も古い道路面積は、1972年で4,225平方キロメートルであることを考えると、本推計はかなり妥当なものといえよう。ただし、農道、林道はその数字に含まれておらず、法定外公共物の問題も残されている。

ベンチマーク年である1935（昭和10）年を100として、推計された面積、延長、幅員の長期動向をまとめて示したのが図1である。なお、延長の指数は、明治35年より前ではすべての府県の数値が得られないので、各府県の指数の単純算術平均として計算している。この図から以下の3点を指摘したい。

1892（明治25）年から翌年にかけて幅員が5割ほど増加している。道路延長も減少していることから、地籍編纂事業の進捗により、従来道路としていたものが道路とみなされなくなったのかもしれない。

1919（大正8）年の道路法の制定と翌年の施行に伴う大きな変化である。大正末にかけて道路延長が急進し、昭和10年と同水準にまで達している。同時期の幅員は逆に減少している。道路網の基幹部分というよりも末梢部分の整備が進められた時期といえるだろう。

1935年から敗戦に向かって、道路延長が減少傾向にある。道路面積も同様の傾向を見せるが、これは推計手続きとデータの残存状況の関係から、道路延長をほとんどそのまま反映するものとなっているので、幅員と同様、実態を反映しているか不明である。そうではあるが、道路延長の減少傾向は、戦時体制に際して、道路が他の用途、例えば農地に転用される場合が予想され、その際「私有地道路」がその所有者に返還されたとも想像される。そうだとすれば興味深い事実であろう。ただし、利用した「道路現況調」の数値を戦後の建設省は、理由の記載なく「不審の点が多い」と評価している点には留意が必要であり、1946年にはGHPの指示により国費を投入し、日本全国にわたって道路の現況調査が各府県によって行われたことともあわせて、今後慎重に検討をおこないたい。

さらには、ジャパンデジタルアーカイブズ（J-DAC）の統計史料統合データベース（RISA）、具体的には先述の都道府県統計書データベース（PSD）や、今後もさらに電子化と公開作業が進められていく国立国会図書館デジタルコレクションの公開資料を使うことにより、補間推計ではなく直接にデータを入手し、さらにより豊富な道路情報が得られるであろう。そして、より正確な長期にわたる時系列データを作成することが可能となる。本稿は、こうした精度の改善の礎として、また研究者の関心をひききかけとして、都道府県別の道路面積、道路延長および道路幅員の長期推計を公表した。

図1 道路の長期的変化(昭和10年=100)

