

# 経済統計に照らした、自動車盗に関する犯罪統計と暗数の検討

松川 太一郎

## I. はじめに

本稿の課題は、法務省法務総合研究所による『犯罪被害実態（暗数）調査』（以下、暗数調査と略称）における「自動車盗」の被害率と被害申告率が、警察庁の刑法犯認知件数統計で捉えられている刑法上の自動車盗に加え、それ以外の刑法上の罪種に該当する事件、または刑法犯事件としての認否が微妙な事案、そして統計上の誤差から構成されている様相を把握することである。そのために、暗数調査の結果を用いて推計した「自動車盗」の被害申告数と警察庁の自動車盗認知件数統計との対比を、関連性のある経済統計と照合しつつ行い、そこで見出される自動車盗に関する両統計値の異同が示す意味を明らかにするという分析方式を用いる。

さて、本稿の課題設定の端緒は、門倉（2002）が暗数調査を利用して自動車盗難事件の被害台数を推計した方法の再考にある。門倉の推計方法を概観しよう。門倉は、「窃盗の中でもビッグビジネスとなっている盗難自動車の市場規模」<sup>1</sup>を推計するために、次の方法を用いる。市場で売買される盗難自動車台数の推計方法として、「自動車盗の被害に遭った世帯の内、実際に被害を申告した比率」<sup>2</sup>として、暗数調査の第1回調査<sup>3</sup>の結果である61.5%という数字を用い、「...各年の自動車盗の認知件数をこの61.5パーセントで割った数値を実際の自動車の盗難台数とする。」<sup>4</sup>という方式を採用している。この方式の採用根拠は、警察庁の認知件数における暗数発生の一般的メカニズムに求められる。つまり、認知件数は業務統計であるため、警察に被害申告されない事件と警察に受理されない事件とが、統計に把握されない犯罪事象の規模、すなわち暗数を生じる、ということである。

門倉による推計には検討事項が残されている。すなわち、暗数調査で調査された「自動車盗」が、事象の範囲という点で警察庁の刑法犯認知件数の自動車盗と一致しているのか、一致していなければどのような対応の様相を示しているのか、ということである。というのは以下のことが考えられ

---

<sup>1</sup> 門倉（2002）p.137。

<sup>2</sup> 門倉前掲p.138。

<sup>3</sup> 法務総合研究所（2000）。

<sup>4</sup> 門倉前掲p.138。引き続き、盗難自動車の市場規模を推計するために、盗難車両一台当たりの平均的な「窃盗を犯した者が受け取る純利益」（p.140）を、中古車の販売価格から推計した市場販売価格から窃盗の事実を隠すための工作費用を差し引くことにより推計する（pp.138～140）。このようにして推計された「純利益」を先に求めた「実際の自動車の盗難台数」に乗じて、「盗難自動車の市場規模」を2000年について1,110億円と推計している（p.140）。

るからである。認知件数における自動車盗は刑法上の窃盗犯の一部として規定されている。しかし、暗数調査における「自動車盗」の被害を問う質問文は「過去5年間に、あなた又はあなたの世帯で自家用の乗用車、バン、トラックを盗まれたことがありますか。」<sup>5</sup>という一般的な表現である。この質問を問われた被調査者は、自らが遭遇した事案について刑法上の定義を全く意識せずに回答するのが普通であろうから<sup>6</sup>、回答された事案の内容は確かに一般的な意味で「自家用車両を盗まれた」という事態であっても、刑法に照らしてみると窃盗犯に該当しない事件、たとえば横領ないし詐欺、あるいは事件としての認否が微妙な事案<sup>7</sup>であるかもしれないのである。また、被害経験の回答時に、実は被害の遭遇時期が過去5年間よりも前だったという誤回答が生じたため誤差がもたらされているかもしれない。このようにして、暗数調査の「自動車盗」として捉えられた事象の範囲は、認知件数の自動車盗の範囲と一致していない可能性がある。このような両統計の対応の様相を具体的に把握することが本稿の課題である。

## II. 分析枠組

本稿の分析枠組を図1により説明する。出発点は図1中の 部分に示すように、暗数調査による「自動車盗」被害申告数推計値と警察庁の自動車盗認知件数との対比である。なお、この対比の前提として、図1の上半分に示すように暗数調査による「自動車盗」被害申告数を推計する。この推計方式として、世帯数に自家用車の保有世帯率、被害率、被害申告率を順次乗じているのは、被害率が保有世帯に対するサブクエスションによって調査されており、また、被害申告率が被害世帯に対するサブクエスションによって調査されているからである。さらに、図1の 部分の対比における自動車盗認知件数について、図1で「留意事項(1)~(3)」として示すように、暗数そのものの存在、ならびに、事件数の計上方式および事件被害者の範囲と未遂事件<sup>8</sup>について検討し、必要ならば調整を施すことも必要である。このような調整の上で、図1の と 部分に示すように、暗数調査による「自動車盗」被害申告数推計値を警察庁の自動車盗認知件数と対比し、暗数調査による「自動車盗」被害申告数推計値が認知件数から乖離する要因を分析する。この分析を踏まえて、図1の に示す、暗数調査による「自動車盗」被害申告の有無に関する質問に対して、「いいえ」および「わからない」と回答された、あるいは「無回答」とされた「自動車盗」被害の実態を検討していく。

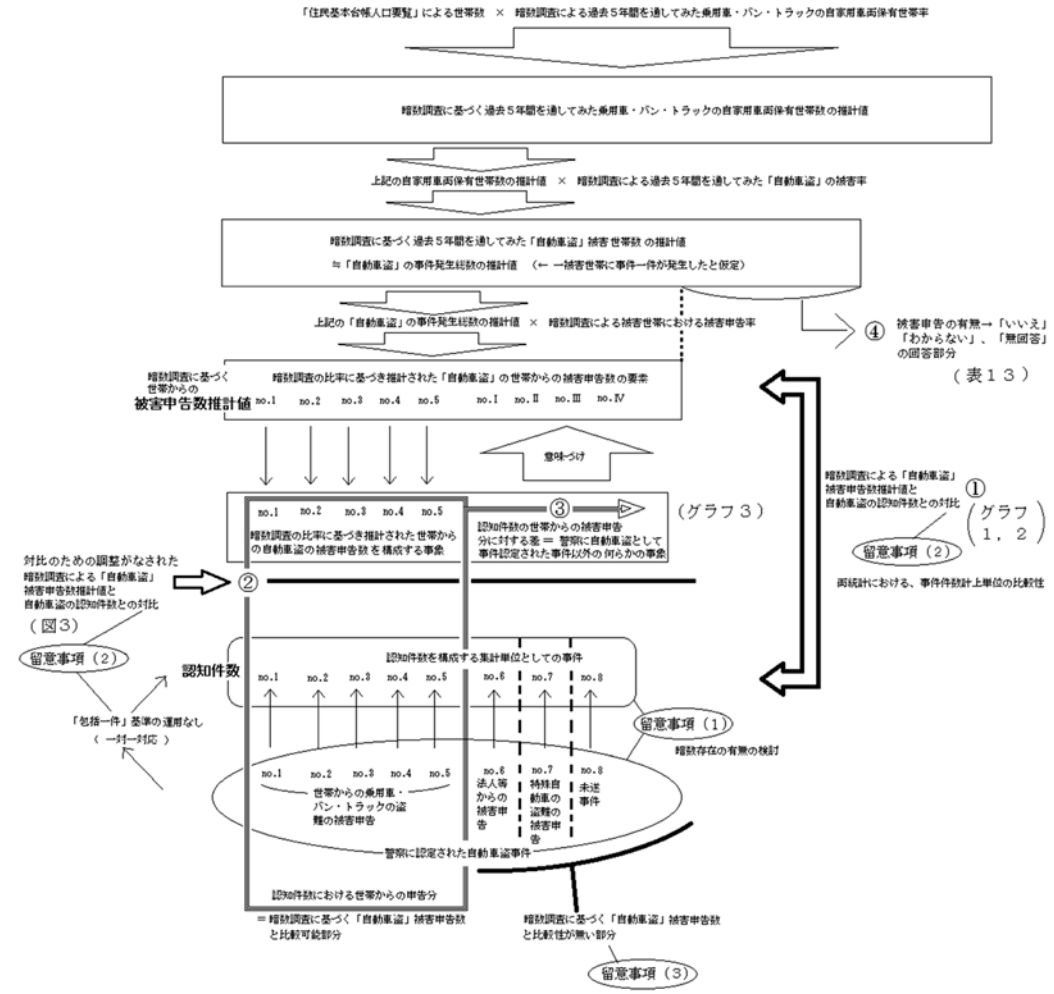
<sup>5</sup> 法務総合研究所 (2000) p.137.

<sup>6</sup> この点については、浜井 (2013) の次の叙述から示唆を得ている。「犯罪被害調査の難しさは、罪種をいかに正確に、わかりやすく記述するかにある。もちろん、警察などの法執行機関や司法では罪種を厳密に定義しているが、一般市民はそれを知らなくて当たり前である。」(p.168)

<sup>7</sup> たとえば、自家用車を貸与していた身内が自動車と子ども行方不明になってしまったというケースである。

<sup>8</sup> 暗数調査が把握する「自動車盗」は、質問文の内容からして未遂事件を含まない点で、認知件数とは異なるがある。

図1 分析枠組



II-1. 暗数調査に基づく「自動車盗」被害申告数の推計

暗数調査による「自動車盗」にかんする統計値の形態は比率であるから、これを警察庁の自動車盗認知件数と対比するために、絶対数の形態に加工する必要がある。その方式は以下の通りである。暗数調査における「自動車盗」は、「世帯犯罪被害」すなわち「世帯単位で被害の有無等を調査する犯罪被害」として定義されている<sup>9</sup>。そのため、暗数調査における自家用車両の保有世帯率、ならびに、そこでの保有世帯における「自動車盗」の犯罪被害率それぞれを、住民基本台帳による国内世帯数<sup>10</sup>に乗じることにより、犯罪被害世帯数が推計される(図1の上部参照)。ここで、一世

<sup>9</sup> 法務総合研究所(2000) p.9.

<sup>10</sup> 法務総合研究所(2005) p.6に、調査対象者が住民基本台帳から等間隔抽出法により選定された旨書かれている。詳細は 節参照。

帯が「自動車盗」の被害に複数回遭遇することはまれなので<sup>11</sup>、被害世帯総数の推計値はほぼ「自動車盗」の事件発生総数の推計値であるとみなすことができる。引き続いて、この推計値にやはり暗数調査の結果である警察への被害申告率を乗じることにより、いわば世帯からの「自動車盗」の被害申告数の推計値を求めることができる。<sup>12</sup>

## II-2. 留意事項(1)の検討：自動車盗認知件数における暗数の有無

暗数発生の一般的メカニズムはすでに第 節でみているが、このメカニズムが自動車盗の認知件数に該当するの否かを、被害届が申告されない事態と被害届が受理されない事態という各々の側面別に検討する。

の暗数発生要因が自動車の盗難について該当するの否かについて、自動車税の支払い状況に基づいて検討しよう。総務省のウェブサイトにある「平成24年度道府県税徴収実績表 総括表(全国計)」によると現年課税分での自動車税の徴収率は99.2%である。これを納期内での納付率でみると75.49%である<sup>13</sup>。これらの統計に反映されている自動車税の納付状況は、どこの自治体でも同様であり<sup>14</sup>、納期内の未納者に対しては、財産の差し押さえによる滞納処分の予告を備えた督促状を用いて請求を行うことで、100%に近い徴収率を達成している。こうした納付状況<sup>15</sup>から察するに、自動車税納税の意識的契機は、自動車を使用している以上仕方がないという納得、または、財産の差し押さえによる生活条件毀損の忌避であろう。このような意識的契機を持つ自動車税の納税者が、自家用車の盗難のもとで、自動車税の課税取り消し手続きもせずに税金の不払い行為をとることはまれであろう。盗難のため当該自動車を保有していない以上、納税は無意味として課税還付および課税取り消しの手続きを採るはずである。もしも課税取り消し手続きを放置していたとしても、滞納処分が待ち受けているから、そうした帰結を回避するために結局課税取り消しの手続きを採ることになる。

以上まとめると、自動車盗難のため手元の自動車が消失した状況では、たいていの場合課税取り

<sup>11</sup> 法務総合研究所(2000) p.111より1999年の「自動車盗被害回数」は1回が93.5%、2回が6.5%であった。法務総合研究所(2005) p.83より2003年の「自動車盗被害回数」は1回が100%であった。法務総合研究所(2009) p.189より2007年の「自動車盗被害回数」は1回が80%、2回が20%であった。法務総合研究所(2013) p.152より2011年の「自動車盗被害回数」は1回が100%であった。

<sup>12</sup> 具体的計算過程は、表7を参照のこと。

<sup>13</sup> 山形県総務部税制課(2014)「自動車税の納期内納付について」。

<sup>14</sup> たとえば、宮城県税務課平成26年5月7日付「『自動車税納期内納税推進キャンペーン出発式』の実施について」によると、同県の平成24年度の自動車税納期内納付率は70.49%、現年分の徴収率が99.4%である。また、兵庫県の「自動車税の納期内納付該当啓発について」によると平成24年度の自動車税納期内納付率が77.3%、決算時徴収率が99.3%である。なお、軽自動車税の徴収は市町村の管轄であるが、そこでの徴収状況も似たようなものである。例として、大牟田市『平成25年度税務統計』によると、平成24年度の軽自動車税納期内納付率は73.4%、現年度分の徴収率が97.7%である。

<sup>15</sup> なお、過去の状況については東京都主税局HPが平成16年7月27日に公表した記事「4年間の『自動車税滞納一掃』の取組結果 東京都の自動車税徴収率と全国順位について」によると、全国平均徴収率は平成11年から15年にかけて95.1~95.5%の範囲で推移している。なおこの徴収率は『平成14年度神奈川県税統計』「1 県税決算額(平成14年度)」と照合して、現年課税分と滞納繰越分を合わせた値であることが確認できる。この神奈川県税統計によると、神奈川県に限ってではあるが、現年度課税分のみでみた自動車税徴収率は現年課税分と滞納繰越分を合わせた徴収率よりも2%ポイントほど高くなっている。

消し手続きが採られると言える。ところでこの手続きには警察への被害届申告が制度的条件である<sup>16</sup>。従って、自動車盗難に伴う課税取り消し手続きが必然的であるなら、付随して被害届の申告も必然的となる。こうした税務事情をかんがみると、自動車盗難に遭って被害届を申告しない事態はレアケースだと言える。

それでは、上記の暗数発生要因が自動車の盗難について該当するか否かについては、どうであろうか。被害届が警察で不受理とされる事態が常態化していたとは、警察の捜査制度上、非常に考えにくい。なぜなら、自動車盗は警察においては「重要窃盗犯」に指定されており<sup>17</sup>、この制度的事情の下で、被害届の不受理が発生していたとは考えられないからである<sup>18</sup>。

以上より、自動車盗の認知件数については暗数がほとんど存在しない、と判断できる。

### II-3. 留意事項(2)の検討：認知件数の計上方法と「自動車盗」被害申告数推計値に対する比較性

認知件数の作成過程に関して留意すべき事項がある。それは、実際に被害申告された事件一件の、認知件数統計上の事件一件への写像関係である。それは、「包括一件」という認知件数における事件件数の計上基準の運用により規定される。この基準の一例として、「同じ駐車場で連続10台の車上荒らし(窃盗)が起きた場合、統計では1件に数えることができるが、隣の駐車場の被害までは包括できない<sup>19</sup>」というものが挙げられる。この「包括一件」基準は、警察における被害申告の受理による事件の認定という犯罪捜査業務の記録情報を、引き続き統計の素材の情報に加工する過程であるところの、犯罪統計原票の作成において運用される<sup>20</sup>。それにより、たとえば、被害届が10件申告受理されても認知件数としては1件として計数され、被害申告件数に対する乖離が生じる。

さて、被害申告されかつ警察により認定された事件の総数と認知件数との乖離の程度は、窃盗犯に限ってみると手口毎に異なるはずである。たとえば、自動車盗は盗難品の大きさと重量ゆえに「包括一件」が該当する形態で事件が発生することはまれであろうが、車上狙いや部品盗については、「包括一件」が該当するケースが多々あろう。こうした事情より、自動車盗については、被害申告されかつ警察により認定された事件と統計作成過程での集計単位とされる事件との間に一対一の写像関係があるケースが支配的となろう。

<sup>16</sup> 石川県HP上の「自動車取得税・自動車税」のサイト、名古屋市HP上の「名古屋おしえてダイヤル」のサイトを参照。

<sup>17</sup> 渡邊(1997) p.218。この指定は、今日まで継続している。警察庁『平成25年の犯罪情勢』 p.25参照。

<sup>18</sup> この判断の妥当性は、渡邊前掲p.216、また、小川(2013) p.212で述べられている警察の業務事情に求められる。

<sup>19</sup> 産経新聞2014年6月26日配信記事「堺署巡査長、基準を拡大解釈...犯罪過少計上に3つの手口」。また、小川(2014a)は、「包括一件」基準の誤用が生じて認知件数統計の真实性が損なわれる事態を、警察官の職業的義務感において捜査員としての職務倫理が支配的であることを心理的契機として生じたものである、と分析している。

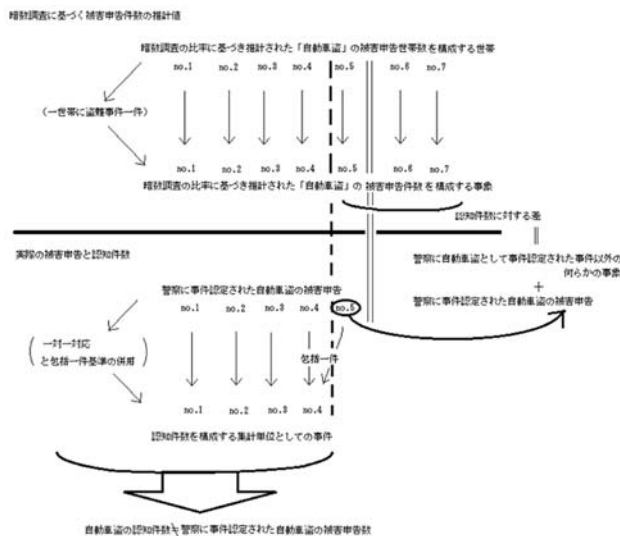
<sup>20</sup> 犯罪統計細則の第4条第2項は「事件票は、犯罪1件... (中略) ...ごとに1枚ずつ作成するものとする。」と規定している。これに従うと、包括一件の基準により複数の事件を統計上の1件とするプロセスは、事件票すなわち犯罪統計原票の作成時に他ならない。

このように自動車盗の認知件数において一対一の写像関係が支配的であるということは、認知件数の計上単位に関して、1節で述べた方法により推計される「自動車盗」の被害申告数推計値の計上単位と単純に対比することが可能であることを意味する。なぜなら、認知件数と推計値のいずれにおいても統計上の1件が自動車盗難の被害申告1件に対応するという同義性が認められるからである。<sup>21</sup>

II-3. 留意事項(3)の検討：認知件数に計上されている事件範囲の、被害申告数推計値との違い

統計に計上されている事件の範囲について、認知件数と暗数調査に基づく被害申告数推計値との違いを踏まえておくことも、本稿の分析枠組の運用上不可欠である。認知件数が計上する事件の範囲が被害申告数の推計値におけるそれと異なる点は、図1で「留意事項(3)」と指示した部分に「no.6~8」として示す事項である。すなわち、これらが、事件の範囲という点において、認知件数が被害申告数の推計値に対して比較性を欠く部分である。そのうち、量的に最大規模と思われるのが「no.6 法人からの被害申告」分である。しかしその規模は、警察庁の統計に被害者を個人世帯と法人とに分類した集計結果がないため、不明である。そのため、法人からの自動車盗被害申告数を、自動車の保有台数統計における個人世帯と法人の別に分類された保有台数の構成比に従い自動車盗の認知件数を按分することによって推計することが考えられる。しかし、自動車の保有台数統計については自家用と営業用に分類された統計が存在するものの<sup>22</sup>、個人世帯と法人の別に分類さ

<sup>21</sup> ちなみに、包括一件基準が併用されているならば、被害申告数推計値の認知件数に対する差は、下図の縦に引いた破線より右側に示すように、警察に事件認定された自動車盗の被害申告が警察に事件認定された事件以外の何らかの事象と混合することになるから、分析に必要な留意事項が複雑になる。



<sup>22</sup> 法人の所有する自動車で、輸送業に供されないものは自家用車に分類される。この種の統計の一例として、損害保険料率算出機構『自動車保険の概況 平成20年度(平成19年度データ)』pp.118~119「第42表 車種別自動車保有車両数の推移」を挙げられる。

れたものは未見である。そのため、自動車保有の個人世帯と法人別の構成については、藤田(2009)に依拠する。

藤田によると、日本の自動車保有台数のユーザー構成は「個人ユーザー」分が5,100万台、保有台数が10台未満の「ノンフリートユーザー」分が1,700万台、そして保有台数が10台以上の「フリートユーザー」分が800万台ということである<sup>23</sup>。藤田は「ノンフリートユーザー」と「フリートユーザー」を合わせて「法人ユーザー」としている。ここから単純に考えると、自動車保有台数のうち約3分の2が個人世帯所有であり、約3分の1が法人所有であるから、この構成比に従って自動車盗認知件数を按分することにより、個人と法人別の自動車盗認知件数を推計できそうである。しかし、本稿は「ノンフリートユーザー」の保有台数を「個人ユーザー」の保有台数と合算して「個人世帯ユーザー」とし、他方「フリートユーザー」のみを「法人ユーザー」として捉えることにする。これに従うと「法人ユーザー」の保有割合が10.5%と計算されるが、この割合をもって自動車盗認知件数のうち法人による届け出分割割合の推測値とする。

この推測値において藤田のいう「法人ユーザー」から保有台数が10台未満の「ノンフリートユーザー」を除き、「ノンフリートユーザー」を「個人ユーザー」と合わせたのは以下の理由による。藤田は「ノンフリートユーザーは、個人事業者や小規模零細企業が中心」<sup>24</sup>と述べ、また、「個人事業者については、車両を私的な用途で使用することもあり、明確に区別されにくい部分ではあるが...」<sup>25</sup>と述べている。このような個人事業者の私的用途にも供される自動車が盗難された場合、第3節でみた暗数調査による世帯における自動車盗難被害を問う質問文、すなわち、「あなた又はあなたの世帯で自家用の乗用車、バン、トラックを盗まれたことがありますか」という質問をされた個人事業者は、普通「はい」と答えるであろう。こうした個人事業者の回答が暗数調査の被害申告数の推計値の中では個人世帯の回答として合計されているであろう。そのため、この推計値と対比される認知件数についても本稿のやり方で推測される法人による届け出分の割合分を控除することにより、図1の と の部分に示されている自動車盗認知件数と暗数調査による「自動車盗」被害申告数推計値との対比において、認知件数における事件の範囲が、暗数調査による世帯犯罪被害の捕捉と同じく、世帯被害のものに統一される。なお、本稿では基礎資料の制約により、認知件数における法人申告分の割合である10.5%という推測値が時系列において安定していると仮定する。

続いて、認知件数の要素であるno.7すなわち、特殊自動車の盗難割合を試算しよう。これについては警察庁が『平成16年の犯罪』において初めて、被害額を伴う事件に限るが自動車盗認知件数を車種別に分類している<sup>26</sup>ので、これを見ることにする。それによると、建設用とその他用途の特殊自動車を合わせた自動車盗の認知件数は3,121であり、これが被害額のあった自動車盗認知件数の総数56,601に占める割合は5.5%である。しかし、本稿では、この割合に比例按分した自動車盗

<sup>23</sup> 藤田(2009) pp.55~56。

<sup>24</sup> 藤田前掲p.56。

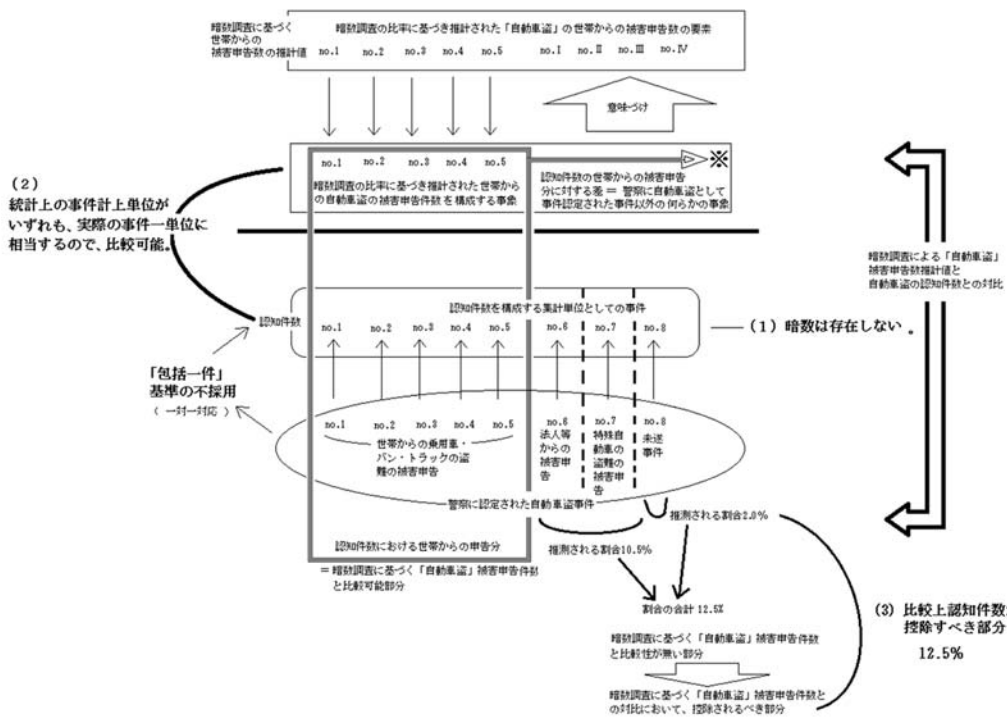
<sup>25</sup> 藤田前掲p.55。

<sup>26</sup> 『平成16年の犯罪』表「49 財産犯 被害額・回復額及び被害品別認知・検挙件数」。

認知件数の控除を行わない。なぜなら、特殊自動車の被害申告はそのかなりの部分が、自動車の用途からして先に見たno.6の法人からの被害申告に含まれていると思われるからである。

最後にno.8の未遂事件の割合については、平成12年の自動車盗認知件数56,205から、警察庁の『平成12年の犯罪』に所収の統計表「46 財産犯 被害額・回復額及び被害品別 認知・検挙件数」から計算される被害額のあった自動車盗の件数55,106件を差し引き、前者の数字を分母とする割合を求めることにより推計し、その値は2.0%であった<sup>27</sup>。この推計値についても、時系列において安定していると仮定する。

図2 暗数調査に基づく「自動車盗」被害申告件数の推計値と認知件数との対比における、留意事項の検討結果



以上をまとめると、上記の図2の(3)に示すように、本稿の分析枠組みにおいては、認知件数から12.5%分を控除することが、暗数調査による世帯からの「自動車盗」の被害申告数推計値と自動車盗認知件数との対比に必要な調整である。この調整後に対比される被害申告数推計値と認知件数は、それらが反映する事象の性質上、一致するはずである。それにもかかわらず、被害申告数推

<sup>27</sup> 『平成12年の犯罪』p.226。ここに、被害額の生じた乗用車とその他の自動車の盗難件数がそれぞれ43,910と11,196と示され、この合計の55,106が被害額発生ゆえに既遂事件＝自動車が盗まれた事件を表す統計値であるとみなした。ここで平成12年の統計値を用いたのは、法務総合研究所(2000)の調査結果に時期を合わせるという意図による。なお、注26で述べたように、盗難自動車における特殊車両の割合を推計するために『平成16年の犯罪』を用いており、統計資料の時期が統一されていない。その理由は、『平成15年の犯罪』以前の資料には盗難自動車の車種別構成が「乗用車」と「その他の自動車」にしか分類されておらず詳細が不明だからである。



計値に図2で印を付した右向きの矢印に示される差が生じたならば、その意味は、暗数調査の被害調査対象期間中に警察から自動車盗として事件認定された事件以外の何らかの事象であるということである。こうした認識を踏まえて、推計された被害申告数と認知件数との差を分析して、暗数調査の被害率と被害申告率が捕捉する事象の内容とそれらの複合的様相を分析していく。

### Ⅲ. 暗数調査結果の加工に用いられる自家用車両保有世帯率の吟味

前節で述べた「自動車盗」被害申告件数の推計手順で第一に問題となるのは国内世帯統計の選択である。これについては、「住民基本台帳人口要覧」が適当である。というのは、暗数調査は調査対象者を全国の16歳以上の男女から層化2段無作為抽出法により選定しているが、抽出枠として

表1 暗数調査の自家用車保有世帯率と経済統計による自家用車世帯普及率との比較(ゴシック体数字)  
(パーセンテージの前に(参考)とあるのは集計世帯の範囲が総世帯でない統計値。参考のため掲示した。)

暗数調査	第1回調査	第2回調査	第3回調査	第4回調査
	実査期間 平成12年 2月	実査期間 平成16年 2月	実査期間 平成20年 1月～3月	実査期間 平成24年 1月～3月
	平成7～11年 (1995～1999年) の5年間における 自家用の普通乗用 車・バン・トラッ クを保有する世帯 の比率(保有世帯 率)	平成11～15年 (1999～2003年) の5年間における 自家用の普通乗用 車・バン・トラッ クを保有する世帯 の比率(保有世帯 率)	平成15～19年 (2003～2007年) の5年間における 自家用の普通乗用 車・バン・トラッ クを保有する世帯 の比率(保有世帯 率)	平成19～23年 (2007～2011年) の5年間における 自家用の普通乗用 車・バン・トラッ クを保有する世帯 の比率(保有世帯 率)
	<b>86.3%</b>	<b>85.3%</b>	<b>84.2%</b>	<b>86.3%</b>
全国消費実態調査 (出典：e-Stat)	平成11年調査	平成16年調査	平成21年調査	
	調査時点 同年10月31日 現在	調査時点 同年10月31日 現在	調査時点 同年10月31日 現在	
	単身世帯の全世帯 でみた自家用車普 及率 (参考)42%	総世帯でみた自家 用車普及率	総世帯でみた自家 用車普及率	
	二人以上の一般世 帯の全世帯でみた 自家用車普及率 (参考)84.9%	<b>73.8%</b>	<b>72.6%</b>	
消費動向調査 (出典：平成20・24年3月は e-Stat。平成11・15年度第4 半期は内閣府HP)	平成11年度第4四 半期調査	平成15年度第4四 半期調査	平成20年3月調査	平成24年3月調査
	調査時点 12年3月末 現在	調査時点 16年3月末 現在	調査時点 同年3月末 現在	調査時点 同年3月末 現在
	二人以上の一般世 帯の全世帯でみた 自家用車普及率 (参考)83.6%	二人以上の一般世 帯の全世帯でみた 自家用車普及率 (参考)86%	総世帯でみた自家 用車普及率 <b>73.5%</b>	総世帯でみた自家 用車普及率 <b>72.5%</b>
乗用車市場動向調査 (出典：日本自動車工業会HP)	1999年度調査	2003年度調査	2007年度調査	2011年度調査
	実査期間 平成11年 8月中旬～ 9月上旬	実査期間 平成15年 8月下旬～ 9月上旬	実査期間 平成19年 8月下旬～ 9月中旬	実査期間 平成23年 9月～ 10月上旬
	単身世帯を含む全 国一般世帯でみた 乗用車の世帯保有 率	単身世帯を含む全 国一般世帯でみた 乗用車の世帯保有 率	単身世帯を含む全 国一般世帯でみた 乗用車の世帯保有 率	単身世帯を含む全 国一般世帯でみた 乗用車の世帯保有 率
	<b>78.6%</b>	<b>79.2%</b>	<b>79.2%</b>	<b>77.5%</b>

住民基本台帳を用いている<sup>28</sup>。そして、この抽出された個人の世帯を、「世帯犯罪被害」の調査対象世帯としている<sup>29</sup>。そのため、暗数調査結果の比率から犯罪被害世帯数を推計するための母集団規模を与える世帯統計としては、「住民基本台帳人口要覧」を利用するのが適当である<sup>30</sup>。

続いて、「自動車盗」被害申告数の推計手順で問題となるのは、暗数調査による自家用車両の保有世帯率の正確性<sup>31</sup>である。この保有世帯率を、表1により暗数調査と近い時期に作成された経済統計における自家用車の世帯普及率ないし世帯保有率と比較することにより、その正確性を検討することとする。ただし、全国消費実態調査の平成11年調査と消費動向調査の平成11・15年度第4四半期調査は、集計される世帯が二人以上世帯と単身世帯とに分離されているため暗数調査と直接比較できないが、参考用に掲示する。

表1よりまずわかることは、暗数調査の自家用車保有世帯率が85%前後と突出していることである。この原因として第一に考えられるのが、暗数調査の調査事項の特殊性、すなわち、世帯の保有車両として自家用の乗用車の他にバンとトラックを含むこと、また、それら自家用車両の保有について過去5年間に渡る事実を尋ねていることである。第二に考えられるのが、サンプル特性による上方バイアスの影響である。表1に掲げた各統計の正確性を比較して、暗数調査結果の突出をもたらした二つの原因の寄与分の分析を試みよう。

表2は表1に掲げた各統計調査の正確性を規定する統計制度上の位置づけとサンプルの規模を示している。これに基づいて、暗数調査における自家用車両の保有世帯率が他統計の自家用乗用車の世帯普及率・保有率に対して示す差の意味を検討しよう。なお、表2に示されている統計調査は、世帯の集計範囲が単身世帯と二人以上の世帯を含む総世帯であるという点で暗数調査と共通性があり、

表2 第3回暗数調査と近接した時点で自家用車世帯普及率を調査した経済統計の統計法上の規定とサンプル規模

統計調査名	調査主体	集計される世帯の範囲	普及率調査の対象となる自動車の種類	統計法上の規定	無作為抽出された調査対象世帯数	集計された世帯数
第3回犯罪被害実態(暗数)調査	法務省 法務総合研究所	全国16歳以上の者の属する世帯	自家用の普通乗用車・バン・トラック	承認統計	6,000世帯	3,717世帯
平成21年全国消費実態調査 (同年10月31日現在で調査)	総務省統計局	国内総世帯(ただし、事業所と住宅を併用する自営業・住み込みの雇用者が4人以上同居する世帯・外国人・学生単身・施設等入居の世帯を除く)	事業用を除く自動車	基幹統計	56,806世帯	55,888世帯
平成20年3月消費動向調査 (同年3月末現在で調査)	内閣府	国内総世帯(ただし、外国人・学生・施設等入居世帯主の世帯を除く)	世帯所有の乗用車	一般統計	6,720世帯	5,038世帯
2007年度乗用車市場動向調査 (平成19年8月28日～9月18日に実査)	社団法人 日本自動車工業会	単身世帯を含む全国一般世帯	世帯所有の乗用車 (軽バンを除く)	民間統計ゆえ無関係	9,154世帯	3,666世帯

出典：各調査主体のHP上の報告書または説明に基づき作成。

<sup>28</sup> 法務総合研究所(2000)p.7では「生活基本台帳」と記されているが、法務総合研究所(2005)p.6では「住民基本台帳」と記されている。

<sup>29</sup> 法務総合研究所(2000)p.8。

<sup>30</sup> 仮に国勢調査を用いるならば、それは住民票の有無を問わない人口を与えるから、いわゆる「不法」な国内居住者の世帯分、暗数調査の母集団範囲に対して齟齬を生じる。

<sup>31</sup> ここでの統計の正確性とは、統計の信頼性と並んで、大屋他編著(1984)に代表される従来の統計学の教科書で説明されている概念である。これらの概念と浜井(2013)で用いられている犯罪統計の妥当性・信頼性との対応関係については、松川(2014b)の第2節を参照。

かつ、第3回暗数調査と調査時期が近接するものに限定している。

全国消費実態調査は、平成19年以前に適用されていた旧統計法において指定統計に規定されており、また、同年に改正された新統計法においては基幹統計として規定されている。そのため、統計調査される世帯は調査への申告義務が規定されているから、原則的には統計調査への非協力という事態は生じない。そして、統計の情報特性としては、「消費の構造変化の把握を課題としている。」<sup>32</sup> ので、それなりの分類集計を可能とすべく、5万5千世帯を超えるサンプル規模である。このように統計法とサンプル規模に関する条件に支持されて全国消費実態調査は実施されているから、自家用乗用車の世帯普及率の正確性に関して最善である。

続いて、もうひとつの政府統計である消費動向調査は、統計法において、旧法では承認統計として、また新法では一般統計として規定されているため任意統計<sup>33</sup>のカテゴリーであるが、20年調査の回答率が表2より75%であることがわかる。この回答率は、第3回の暗数調査が同様に承認統計調査であり<sup>34</sup>、その回答率が62.0%<sup>35</sup>であったことを考慮すると、比較的良好である。この回答率の差が両統計調査のサンプル規模を異ならせている。ちなみに消費動向調査の結果をみると、表1と表2には示していないが、平成21年の自家用乗用車普及率は72.1%であり、表1に掲げた21年の全国消費実態調査の同普及率72.6%にかなり近い。これより消費動向調査は、自家用乗用車の世帯普及率の正確性に関して、次善と言える。

さて、民間統計である乗用車市場動向調査は統計法に基づく公的制度による支持がない。そのため、最低回収数を3,600として回収目標数に到達しない場合はサンプルの不足数を補充するとされている<sup>36</sup>。表2はそうした措置後のサンプル規模を示し、その回答率はちょうど4割であった。こうして得られた自家用乗用車の世帯普及率の数字は、先に見た二つの政府統計と比較して5～6%ポイントほど高い(表1参照)。

暗数調査は、回答者数が表3に示すように第3回調査を除いて通常は最小規模である<sup>37</sup>から、標本誤差の点では比較的不利といえる。しかし、その自家用車両の保有世帯率の推移に、回答者数が比較的多い3つの経済統計と同様に時系列上で極端な変動がないことから、標本誤差の影響はさほ

表3 暗数調査のサンプル規模、回答者数、回答率

	第1回調査	第2回調査	第3回調査	第4回調査
サンプル規模	3,000人	3,000人	6,000人	4,000人
回答者数	2,211人	2,086人	3,717人	2,156人
回答率	73.7%	69.5%	62.0%	53.9%

出典：法務総合研究所(2000)(2005)(2009)(2013)より作成。

<sup>32</sup> 木下・土居・森(1992)p.104。

<sup>33</sup> 大屋・野村・広田・是永(1984)pp.62～63。

<sup>34</sup> 総務省政策統括官(統計基準担当)『指定統計・承認統計・届出統計月報 平成19年8月』第55巻第8号、p.24参照。

<sup>35</sup> 法務総合研究所(2009)p.11。

<sup>36</sup> 日本自動車工業会(2008)巻頭の「3.標本設計と回収状況」参照。

<sup>37</sup> 法務総合研究所(2009)p.iiには、第3回暗数調査でサンプルサイズを従来の2倍とした特殊事情が「犯罪被害者等基本計画を具体化する一環として、より詳細に犯罪被害の状況を調査するため」と述べられている。

表4 暗数調査の回答者の年齢構成と住民基本台帳人口に基づく国内人口年齢構成の比較

表4-1

	16~19	20~29	30~39	40~49	50~59	60歳以上
①第1回暗数調査の回答者における年齢階級別構成比 (%)	4.7	11.0	15.3	18.3	21.4	29.3
②平成12年3月31日住民基本台帳年齢別人口に基づく年齢階級別構成比 (%)	5.6	17.4	15.6	15.9	17.9	27.5
①-②のポイント差	-0.9	-6.4	-0.3	2.4	3.5	1.8

注) 住民基本台帳人口の年齢階級は本来5歳ごみなので、16~19歳階級の人口が表示されていない。そのため、この階級の人口のみ、住民基本台帳人口の15~19歳階級の人口から、学校基本調査による平成11年度の中学3年生の数を平成12年3月31日の15歳人口の近似値として差し引くことにより推計した上で、②の年齢階級別構成比を計算した。

表4-2

	16~19	20~29	30~39	40~49	50~59	60歳以上
①第2回暗数調査の回答者における年齢階級別構成比 (%)	4.7	10.3	14.1	16.5	18.9	35.5
②平成16年3月31日住民基本台帳年齢別人口に基づく年齢階級別構成比 (%)	5.1	15.3	16.9	14.4	17.7	30.5
①-②のポイント差	-0.4	-5.0	-2.8	2.1	1.2	5.0

注) ②の住民基本台帳人口に基づく16~19歳階級の人口構成比については、表4-1と同じ方法で推計している。ただし、学校基本調査による中学3年生の数は平成15年度のものを用いている。

表4-3

	16~39	40~59	60歳以上	無回答
①第3回暗数調査の回答者における年齢階級別構成比 (%)	26.3	33.3	40.1	0.4
②平成20年3月31日住民基本台帳年齢別人口に基づく年齢階級別構成比 (%)	35.5	31.2	33.3	
①-②のポイント差	-9.2	2.1	6.8	

注) 第3回暗数調査では、年齢階級が変更されている。②の16~39歳の階級に含まれている16~19歳階級の人口構成比については、表4-1と同じ方法で推計している。ただし、学校基本調査による中学3年生の数は平成19年度のものを用いている。

表4-4

	16~39	40~59	60歳以上	無回答
①第4回暗数調査の回答者における年齢階級別構成比 (%)	24.8	32.8	40.3	2.1
②平成24年3月31日住民基本台帳年齢別人口に基づく年齢階級別構成比 (%)	32.8	30.2	36.9	
①-②のポイント差	-8.0	2.6	3.4	

注) 第4回暗数調査でも、第3回調査と同様に年齢階級が変更されている。②の16~39歳の階級に含まれている16~19歳階級の人口構成比については、表4-1と同じ方法で推計している。ただし、学校基本調査による中学3年生の数は平成23年度のものを用いている。

どでもないようである。他方、回答率が表2中の他の政府統計と比較して低いことによりもたられる、サンプル特性の偏りにもとづく自家用車両の保有世帯率のバイアスが懸念される。サンプル特性を年齢構成の側面から見るために、表4で、暗数調査各回の回答者の年齢階級別構成比を暗数調査各回の実査年度末における住民基本台帳人口に基づく人口の年齢階級別構成比と対比する。これより、サンプルの年齢階級別構成比は39歳以下の年齢階級で住民基本台帳に基づくそれよりも低く、40歳以上で逆に高いことがわかる。これは、表5に示されているように世帯主が30歳未満の世帯での自家用乗用車普及率が段差を伴って低下すること、そして、「若者のクルマ離れ」が長期的な現象であること<sup>38</sup>を考え併せると、暗数調査の自家用車両保有世帯率が上方バイアスを伴っていることを示している。

ところで、こうした上方バイアス発生メカニズムの構図は、サンプルの回答率がより低い乗用車市場動向調

<sup>38</sup> 野呂 (2014) のp.10に「20代の保有率をみると、1991以降、特に2001年から2011年にかけて、自動車保有率は低下しており、確かに若者のクルマ離れは進行しているようだ。」との指摘がある。

表5 平成21年全国消費実態調査による総世帯の年齢階級別自動車の普及率（％）

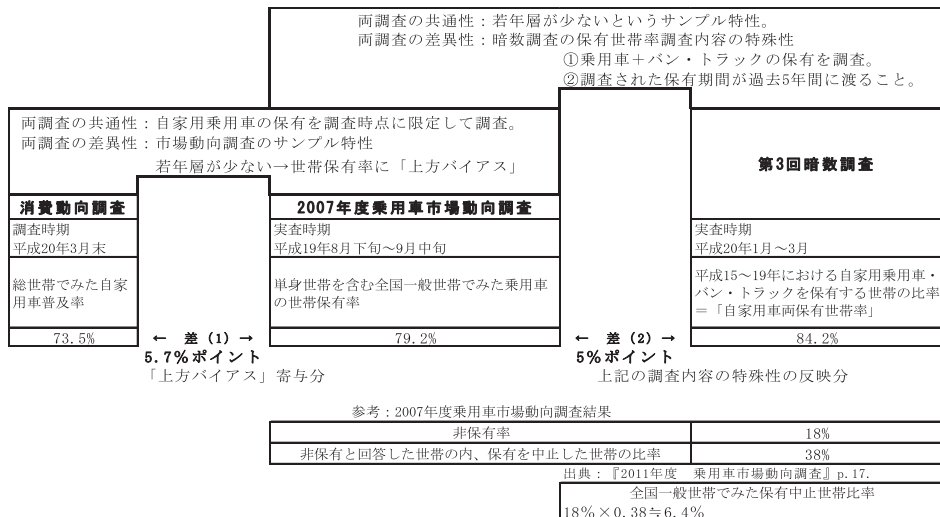
	世帯主の年齢階級						
	30歳未満	30～39	40～49	50～59	60～69	70歳以上	(再掲) 65歳以上
自動車の普及率	57.4	81.3	85.0	85.5	81.2	55.3	69.7

出典：平成21年全国消費実態調査、全国、主要耐久消費財編 表番号「総世帯23」

車の乗用車普及率にも該当すると思われる。しかし、それを暗数調査と同様のやり方で確認することはできない。なぜなら、乗用車市場動向調査では回答者に対する分類を、年齢階級別ではなくて、「ライフステージ」という質的な基準で施しているので<sup>39</sup>、年齢構成でみたサンプル特性が把握できないからである。とはいえ、若年層の回答率がとりわけ低く、その結果自家用乗用車の世帯普及率に上方バイアスが生じるという事態の存在については、実査方式との関係で傍証を得ることができる。というのは、乗用車市場動向調査の実査方式は「訪問面接、留置併用」<sup>40</sup>とあるが、面接方式については20歳代の回収率が低いということが社会調査専門家の共通認識<sup>41</sup>であり、それに従うならば乗用車市場動向調査でも暗数調査と同様にして上方バイアスが生じていると考えざるを得ないからである。そしてそのことは、乗用車市場動向調査による乗用車普及率が二つの政府統計のそれよりも5～6％ポイントほど高いことに反映されている。

以上の分析から、暗数調査の自家用車両保有世帯率の突出した値は、近接時期の全国消費実態調査または消費動向調査を基準としてみると、サンプル特性による上方バイアスと調査事項の特殊性という二つの要因で構成されていると言える。この数量的な構成を、表6により捉えよう。

表6 暗数調査の自家用車両保有世帯率の突出における、サンプル特性による上方バイアスと調査事項の特殊性という二つの要因別寄与分の検討。



<sup>39</sup> 日本自動車工業会 (2008) p.8.

<sup>40</sup> 日本自動車工業会 (2008) 冒頭の「2. 調査の概要」参照。

<sup>41</sup> 小野寺・片山・佐藤・前田・松田・吉川・篠木・大谷 (2010) p.37.

暗数調査の自家用車両保有世帯率が、そのサンプル特性により消費動向調査における自家用乗用車普及率に対して示す上方バイアスは、表6中の「差(1)」に示す、消費動向調査と乗用車市場動向調査の普及率と保有率の差である5.7%ポイントとして推計される。なぜなら、乗用車市場動向調査は、自家用乗用車の保有期間を調査時点に限定して捉える点では消費動向調査と同じ条件にあるが、他方、サンプル特性が暗数調査と同等なので、乗用車市場動向調査が消費動向調査に対して示す「差(1)」をもって、サンプル特性がもたらす上方バイアスの近似値と解釈することができるからである。次に、暗数調査の調査事項における車種と保有期間に関する特殊性が構成する自家用車両保有世帯率の突出部分を、表中の「差(2)」として、暗数調査と乗用車市場動向調査という、サンプル特性が同じであるが、調査事項の特殊性の点で異なる両調査における、自家用車両保有世帯率と乗用車世帯保有率との差により求める。この差の値は5%ポイントである。

さて、この「差(2)」の5%ポイントという大きさの妥当性を検討することは、表6の下部にある「参考」に示す2007(平成19)年度の乗用車市場動向調査結果を参照することにより可能である。これによると、調査回答世帯全体におけるバン・トラックを含めた四輪自動車の非保有率が18%であり、この18%の内訳として「(以前乗用車を持っていた)保有中止世帯」<sup>42</sup>が38%であるということである。従って調査回答世帯全体における保有中止世帯の比率は $18\% \times 0.38 = 6.4\%$ と推計される。この割合は、過去に保有していた自家用車を手放した世帯の割合として考えられるから、過去に遡及した自家用車保有率部分の近似値として解釈できる。このようにして得られた6.4%を、表10の差(2)に示す5%ポイントと比較すると、前者が後者を若干上回るにすぎない。従って、暗数調査の自家用車保有世帯率が乗用車市場動向調査の自家用車保有率に対して示す差(2)の5%ポイントという値は、暗数調査の調査事項の特殊性のうち、過去5年間に渡る自家用車の保有を調査することがもたらす自家用車両保有世帯率の突出部分を良好に反映していると言えよう。

以上の分析に基づき、暗数調査における自家用車両保有世帯率の正確性についての総括を行おう。自家用車両保有世帯率は、サンプル構成の偏りによる上方バイアスが懸念されるけれども、調査事項の特殊性による捕捉対象、すなわち、過去5年間の自家用車両保有経験はそれなりに捉えているといえる。

#### IV. 暗数調査における「自動車盗」被害申告数推計値の反映内容

##### IV-1. 暗数調査に基づく被害申告数推計値と認知件数との基本的対応関係

表7は、暗数調査の調査対象期間である過去5年間でみた「自動車盗」の被害件数と被害申告数の推計値を - 1節で述べた加工方法を用いて求めている。また、同じ過去5年間について、認知件数における自動車盗の合計値を併記している。

続いてグラフ1は、表7に示した暗数調査による「自動車盗」の被害申告数の推計値と認知件数

<sup>42</sup> 日本自動車工業会(2012) p.17。

経済統計に照らした、自動車盗に関する犯罪統計と暗数の検討

表7 暗数調査による「自動車盗」の5年分の被害件数と申告数の推定ならびに同期間の自動車盗の認知件数

第1回暗数調査結果（実査時期：平成12年2月）

① 過去5年間（平成7～11年）でみた自家用車保有世帯率	0.863
② 過去5年間（平成7～11年）でみた世帯における「自動車盗」被害率	0.007
③ 「自動車盗」被害申告率	0.615

④ 平成12年3月末日世帯数	47,419,905
出典：『平成24年住民基本台帳人口要覧』	

⑤ ④×①×②；過去5年間でみた「自動車盗」被害件数の推計値	286,464
--------------------------------	---------

⑥ ⑤×③；「自動車盗」被害の警察への申告数の推計値	176,175
----------------------------	---------

平成7年～11年の自動車盗の認知件数

平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	⑦5年間の計
35,730	33,722	34,489	35,884	43,092	182,917

出典『平成16年の犯罪情勢』

第2回暗数調査結果（実査時期：平成16年2月）

① 過去5年間（平成11～15年）でみた自家用車保有世帯率	0.853
② 過去5年間（平成11～15年）でみた世帯における「自動車盗」被害率	0.007
③ 「自動車盗」被害申告率	1

④ 平成16年3月末日世帯数	49,837,731
出典：『平成24年住民基本台帳人口要覧』	

⑤ ④×①×②；過去5年間でみた「自動車盗」被害件数の推計値	297,581
--------------------------------	---------

⑥ ⑤×③；「自動車盗」被害の警察への申告数の推計値	297,581
----------------------------	---------

平成11年～15年の自動車盗の認知件数

平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	⑦5年間の計
43,092	56,205	63,275	62,673	64,223	289,468

出典『平成19年の犯罪情勢』

第3回暗数調査結果（実査時期：平成20年1～3月）

① 過去5年間（平成15～19年）でみた自家用車保有世帯率	0.842
② 過去5年間（平成15～19年）でみた世帯における「自動車盗」被害率	0.009
③ 「自動車盗」被害申告率	0.852

④ 平成20年3月末日世帯数	52,324,877
出典：『平成24年住民基本台帳人口要覧』	

⑤ ④×①×②；過去5年間でみた「自動車盗」被害件数の推計値	396,518
--------------------------------	---------

⑥ ⑤×③；「自動車盗」被害の警察への申告数の推計値	337,833
----------------------------	---------

平成15年～19年の自動車盗の認知件数

平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	⑦5年間の計
64,223	58,737	46,728	36,058	31,790	237,536

出典『平成19年の犯罪情勢』

第4回暗数調査結果（実査時期：平成24年1～3月）

① 過去5年間（平成19～23年）でみた自家用車保有世帯率	0.863
② 過去5年間（平成19～23年）でみた世帯における「自動車盗」被害率	0.009
③ 「自動車盗」被害申告率	0.563

④ 平成24年3月末日世帯数	54,171,475
出典：『平成24年住民基本台帳人口要覧』	

⑤ ④×①×②；過去5年間でみた「自動車盗」被害件数の推計値	420,750
--------------------------------	---------

⑥ ⑤×③；「自動車盗」被害の警察への申告数の推計値	236,882
----------------------------	---------

平成19年～23年の自動車盗の認知件数

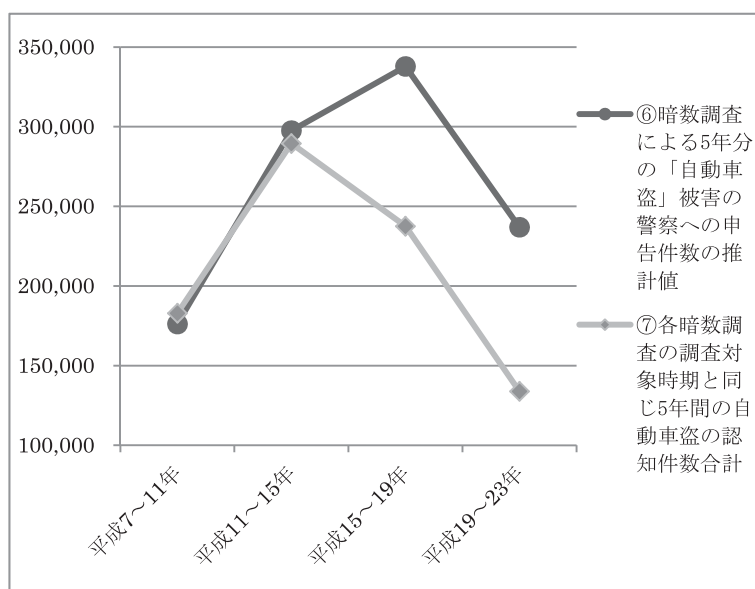
平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	⑦5年間の計
31,790	27,672	25,966	23,987	25,244	134,659

出典『平成24年の犯罪情勢』

ただし、平成20～23（2008～2011）年は、警察庁が平成26年8月1日付で公表した「犯罪統計（平成20年～平成25年）の訂正について」による統計値である。

における自動車盗の両時系列を併せて、折れ線グラフにして示している。印をつないだ折れ線グラフの各点は左から順に、第 1, 2, 3, 4 回の暗数調査の被害率と被害申告率に基づく、「自動車盗」被害申告数の推計値を示す。ひし形をつないだ折れ線グラフの各点は左から順に、暗数調査各回における被害調査期間と同じ 5 年間の自動車盗認知件数の合計である。ここではまだ、節の「留意事項」として述べた認知件数の調整、ならびに、前節で分析した「上方バイアス」の調整を施していない。それに先立つ前提的な作業として、そもそも、暗数調査による被害申告数の推計値が本来的に認知件数に近接する性質であるのか否か、という基本的な対応関係の有無を検討することとしよう。

グラフ 1 暗数調査による「自動車盗」の被害申告数推計値と自動車盗認知件数

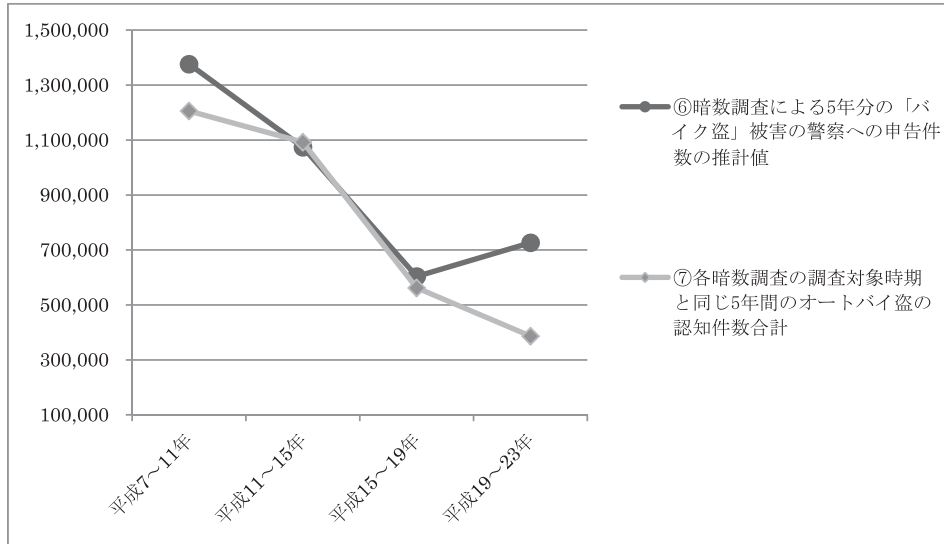


グラフ 1 をみると、第 1 回暗数調査による平成 7～11 年の「自動車盗」の被害申告数の推計値と第 2 回調査による平成 11～15 年の「自動車盗」の同推計値は、認知件数における自動車盗の件数にかなり近接している。しかし、第 3 回調査による平成 15～19 年の同推計値は認知件数に対して 1.42 倍であり、第 4 回調査による平成 19～23 年の同推計値は認知件数に対して 1.76 倍である。暗数調査による被害申告数の推計値が本来的に認知件数に近接する性質であるのか否かについては、グラフ 1 の「自動車盗」のケースを見るだけでは判断が付きがたい。判断の補助材料として、乗り物盗という点で類似性のある「バイク盗」<sup>43</sup> における被害申告数の推計値と認知件数の近接する様相をグラフ 2 よりみていくことにする。なお、グラフ 2 の作成方法は、グラフ 1 と同じである。資料の出典と推計過程は表 8 を参照されたい。

<sup>43</sup> それぞれの統計資料における盗難二輪車の範囲は、暗数調査についてはグラフ 2 あるいは表 8 に示すように原動機付自転車・スクーター・オートバイであり（暗数調査の調査票を参照）、認知件数の「オートバイ盗」については自動二輪車と原動機付自転車を合わせたものである（『平成 16 年の犯罪情勢』p.5 参照）ので、一致している。本稿では暗数調査の原動機付自転車・スクーター・オートバイ盗を「バイク盗」と総称した。



グラフ2 暗数調査による「バイク盗」の被害申告数推計値とオートバイ盗認知件数



グラフ2をみると、「バイク盗」の被害申告数推計値の認知件数に対する近接性が、第1回から第3回暗数調査にかけて存在すると言えよう。第1回の平成7～11年は推計値が認知件数に対してやや乖離しているが、その倍率は1.14倍にすぎない。ところが、第4回暗数調査においては、推計値は1.86倍の開きをもって認知件数を上回る。この開きについて例外性を示すことができれば、「バイク盗」の被害申告数の推計値が認知件数に対して本来的に近接的であるとして特徴づけができればよい。

「バイク盗」の被害申告数の推計値が第4回暗数調査の結果（平成19～23年）に関して認知件数を上回る原因については、表3に示された暗数調査における回答率の経時的低下のためサンプルにおける「バイク」すなわち原付・スクーター・オートバイの保有率が過大推計されたことにある、と推測できる。なぜなら、表8の欄にある暗数調査の各回における「バイク」の世帯保有率の推移をみると、第1回から第3回にかけて、約0.32 0.28 0.23と減少傾向であったが、第4回調査結果では約0.29となってV字回復ともいえる上昇となっている。しかし、このV字回復は実態を全く反映していない。日本自動車工業会のホームページで公開されている「二輪車保有台数（各年3月末現在）」の時系列を引用したのが表9であるが、これによると1980年代のいわゆるバイクブーム以後一貫して二輪車の保有台数が減少傾向であること、これに対して世帯数は表8の欄から確認できるように常に増加傾向であることを考え併せると、「バイク」の保有世帯率がV字回復したとは全く考えられないからである。

表8 暗数調査による「バイク盗」の5年分の被害数と申告件数の推定ならびに同期間のオートバイ盗の認知件数

第1 暗数調査結果（実査時期：平成12年2月）

① 過去5年間（平成7～11年）でみた世帯における原付、スクーター、オートバイ保有率	0.322
② 過去5年間（平成7～11年）でみた世帯における「原付、スクーター、オートバイ盗」被害率	0.124
③ 「原付、スクーター、オートバイ盗」被害申告率	0.727

④ 平成12年3月末日世帯数	47,419,905
----------------	------------

出典：『平成24年住民基本台帳人口要覧』

④×①×②；過去5年間でみた「原付、スクーター、オートバイ盗」被害件数の推計値	1,893,382
---	-----------

⑤×③；「原付、スクーター、オートバイ盗」被害の警察への申告数の推計値	1,376,489
-------------------------------------	-----------

注）推計方法は表7と全く同じ。以下同様。

平成7年～11年のオートバイ盗の認知件数

平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	⑦5年間の計
241,509	240,400	234,649	246,364	242,977	1,205,899

出典『平成16年の犯罪情勢』

第2 暗数調査結果（実査時期：平成16年2月）

① 過去5年間（平成11～15年）でみた世帯における原付、スクーター、オートバイ保有率	0.279
② 過去5年間（平成11～15年）でみた世帯における「原付、スクーター、オートバイ盗」被害率	0.103
③ 「原付、スクーター、オートバイ盗」被害申告率	0.75

④ 平成16年3月末日世帯数	49,837,731
----------------	------------

出典：『平成24年住民基本台帳人口要覧』

④×①×②；過去5年間でみた「原付、スクーター、オートバイ盗」被害件数の推計値	1,432,187
---	-----------

⑤×③；「原付、スクーター、オートバイ盗」被害の警察への申告数の推計値	1,074,140
-------------------------------------	-----------

平成11年～15年のオートバイ盗の認知件数

平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	⑦5年間の計
242,977	253,433	242,517	198,642	154,979	1,092,548

出典『平成19年の犯罪情勢』

第3 暗数調査結果（実査時期：平成20年1～3月）

① 過去5年間（平成15～19年）でみた世帯における原付、スクーター、オートバイ保有率	0.229
② 過去5年間（平成15～19年）でみた世帯における「原付、スクーター、オートバイ盗」被害率	0.068
③ 「原付、スクーター、オートバイ盗」被害申告率	0.741

④ 平成20年3月末日世帯数	52,324,877
----------------	------------

出典：『平成24年住民基本台帳人口要覧』

④×①×②；過去5年間でみた「原付、スクーター、オートバイ盗」被害件数の推計値	814,803
---	---------

⑤×③；「原付、スクーター、オートバイ盗」被害の警察への申告数の推計値	603,769
-------------------------------------	---------

平成15年～19年のオートバイ盗の認知件数

平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	⑦5年間の計
154,979	126,717	104,155	93,294	83,028	562,173

出典『平成19年の犯罪情勢』

第4 暗数調査結果（実査時期：平成24年1～3月）

① 過去5年間（平成19～23年）でみた世帯における原付、スクーター、オートバイ保有率	0.286
② 過去5年間（平成19～23年）でみた世帯における「原付、スクーター、オートバイ盗」被害率	0.076
③ 「原付、スクーター、オートバイ盗」被害申告率	0.617

④ 平成24年3月末日世帯数	54,171,475
----------------	------------

出典：『平成24年住民基本台帳人口要覧』

④×①×②；過去5年間でみた「原付、スクーター、オートバイ盗」被害件数の推計値	1,177,471
---	-----------

⑤×③；「原付、スクーター、オートバイ盗」被害の警察への申告数の推計値	726,500
-------------------------------------	---------

平成19年～23年のオートバイ盗の認知件数

平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	⑦5年間の計
83,028	80,874	82,833	74,279	68,856	389,870

出典『平成24年の犯罪情勢』

ただし、平成20～23（2008～2011）年は、警察庁が平成26年8月1日付で公表した「犯罪統計（平成20年～平成25年）の訂正について」による統計値である。

表9 二輪車保有台数（各年3月末現在）

年	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2004	
台数	8,852,258	8,752,980	11,965,547	18,180,409	17,771,787	15,587,096	13,937,803	13,261,699	
年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
台数	13,175,176	13,060,490	12,935,182	12,787,342	12,675,212	12,477,417	12,205,926	11,985,085	11,823,429

注：二輪車とは原付とそれより大きな排気量の二輪車の両方を含む。

出典：日本自動車工業会HP, [http://www.jama.or.jp/industry/two\\_wheeled/two\\_wheeled\\_3t1.html](http://www.jama.or.jp/industry/two_wheeled/two_wheeled_3t1.html), 2014年8月18日取得。

上記より、第4回暗数調査で得られた「バイク」の世帯保有率は過大推計値であると言えるが、その原因については、前節で自家用車両の世帯保有率についてみた、他の政府統計と比較しての回答率の低さに基づく上方バイアスとは言い難い。なぜなら、表10に示した全国消費実態調査統計値によると、「バイク」の世帯普及率が世帯主の年齢階級の間で、自動車について見られたような若年層での段差を伴った低下を生じていないからである。従って、暗数調査における回答率の低下がサンプルにおける「バイク」保有世帯の分布にどのような影響をもたらしたのかを改めて検討する必要があるが、本稿ではそこまで立ち入らずに、第4回暗数調査の実査方式が面接法から郵送法に変更されたことを今後の検討課題として指摘するにとどめる。

表10 平成21年全国消費実態調査による総世帯の年齢階級別オートバイ・スクーターの普及率（％）

	世帯主の年齢階級						(再掲) 65歳以上
	30歳未満	30～39	40～49	50～59	60～69	70歳以上	
オートバイ・スクーターの普及率	12.7	13.4	14.0	15.3	12.6	8.2	9.4

出典：平成21年全国消費実態調査、全国、主要耐久消費財編 表番号「総世帯23」

以上の考察より暗数調査における「バイク盗」の調査結果について、この調査結果に基づく被害申告数の推計値は、第1回から第3回までの調査結果に見られるように、暗数調査としては比較的良好な回答率を条件として、認知件数に近接する性質を備えている、ということができよう。このような状況より、同じサンプルに基づく「自動車盗」の第1回と第2回の調査結果についても認知件数に近接した事態をもって、暗数調査による推計値の本来的な性質としてよいと思われる。そして、第3回と第4回の調査結果に基づく「自動車盗」の被害申告件数の推計値が認知件数から乖離した事態には、何か特殊な要因が働いているものと考えられる。

#### IV-2. 暗数調査による自家用車保有世帯率の上方バイアスと認知件数からの控除必要部分を調整した、第1回と第2回暗数調査結果に基づく「自動車盗」被害申告数推計値と認知件数との対比

さて、これまでの検討では、前節で推計した認知件数からの控除必要部分と、前節で分析した暗数調査の自家用車保有世帯率における上方バイアスを考慮していなかったため、以下、それらの調整を含めて、暗数調査の第1回と第2回調査結果に基づく「自動車盗」の被害申告数推計値と認知件数との対比を行う。

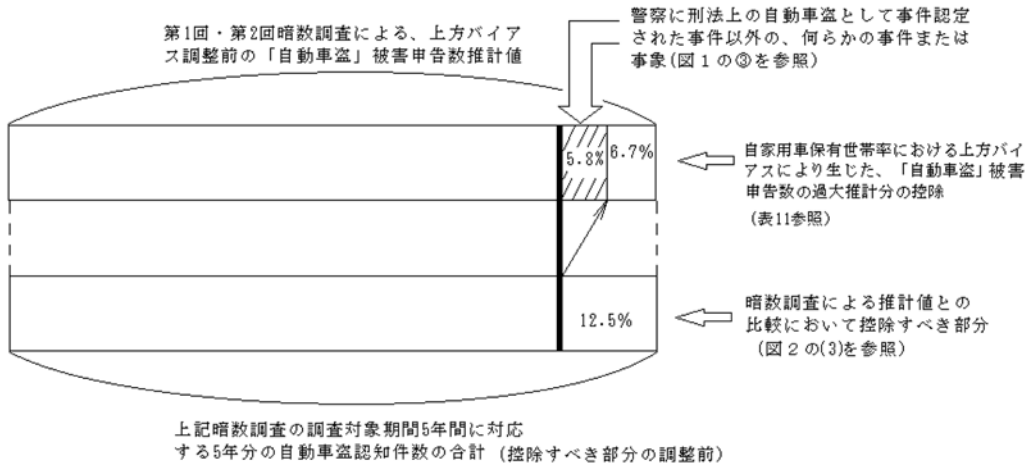
表11は、暗数調査における自動車の保有世帯率から、表6で推計した上方バイアス5.7%ポイントの値を経年変化なしと仮定して控除した「バイアス調整保有世帯率」により、バイアス調整済みの「自動車盗」被害申告数推計値を求め、さらに、調整前の被害申告数推計値を基準とした減少率を示している。この減少率は、第1回～第4回暗数調査にかけて-6.8～-6.6%であるので、代表値を平均値の-6.7%とする。この減少率をみるよりも絶対値による分析、すなわち、調整済み推計値を法人申告と未遂罪分を控除した認知件数と対比すべきであるが、暗数調査の第1回と第2回調査結果に関してはグラフ2でみたように調整前の数値がほぼ同じなので、単純化して、調整前の推計値と認知件数のいずれも同数であるとして、図3に示すように比率の形態で対比を行うことにする。なお、ここでは、図2に示した認知件数からの控除部分についても経年変化がないことを仮定する。

図3において、上方バイアス調整後の被害申告数推計値は、対比される認知件数が被害申告の受理件数としての側面を備えていることを考慮すると、図中の太い縦線で示されるように、法人から

表11 上方バイアス調整後の被害申告数推計値、及び、調整前の同推計値に対する減少率。但し上方バイアス5.7%ポイントは時系列上で一定と仮定。

	第1回	第2回	第3回	第4回
バイアス調整保有世帯率	0.806	0.796	0.785	0.806
被害率	0.007	0.007	0.009	0.009
被害申告率	0.615	1	0.852	0.563
世帯数	47,419,906	49,837,731	52,324,877	54,171,475
バイアス調整済み被害申告件数の推計値	164,539	277,696	314,963	221,236
バイアス調整前の推計値	176,175	297,581	337,833	236,882
調整による減少率	-6.6%	-6.7%	-6.8%	-6.6%

図3 認知件数からの控除必要部分と、暗数調査の自家用車保有世帯率における上方バイアスを調整した、暗数調査の第1回と第2回調査結果に基づく「自動車盗」の被害申告数推計値と認知件数との対比



の被害申告及び未遂事件部分を控除した認知件数部分と同規模となるはずである。その場合には、被害申告数推計値が、刑法上の自動車盗の被害申告を完璧に捕捉していることになる。しかし、図中の斜線部分に示すように5.8%分過大な齟齬がある。この内容については、刑法上の自動車盗には該当しないが、自動車の盗難を伴った他の罪種に分類される事件の被害申告分と、被害調査期間よりも前の自動車盗難被害についての記憶違いによる誤回答の結果生じた被害申告数の過大推計分の両者からなると思われる。の量的規模については、たとえば『平成12年の犯罪』の表「46 財産犯 被害額・回復額及び被害品別 認知・検挙件数」により2.6%と推計される<sup>44</sup>。そのため、この比率分を5.8%から差し引いた残差の3.2%が の量的規模であると思われる。の過大推計の原因である被害経験の誤回答は、「望遠」現象と呼ばれている。その説明を、浜井（2013）から引用する。「犯罪被害調査では、求められた期間よりも過去の経験を遡って報告する『望遠（telescoping）』が問題となる。たとえば、過去1年間の被害報告を求められたにもかかわらず、回答者が1年半や2年前の被害を報告してしまうという現象である。この『望遠』現象が発生すると、被害率の算定に本来入るべきでない犯罪被害が混入してしまい、被害率を過大に推定してしまうことになる。」<sup>45</sup>「望遠」による誤回答規模を左右する条件については次節で考察する。

#### IV-3. 第3回、第4回暗数調査による「自動車盗」被害申告数推計値の認知件数からの乖離の要因分析

グラフ2の「自動車盗」の第3・4回暗数調査に基づく被害申告件数の推計値が認知件数より上方に乖離した原因は何であろうか。まず考えられるのは、表3でみた回答率の低下に伴うサンプル構成の偏りによる自動車世帯保有率の上方バイアスの激化であるが、これは妥当しない。なぜなら、下記<計算>欄に示すように、暗数調査における回答率の経時的低下につれて、サンプルの若年層構成比が住基人口と比較して示す乖離幅が拡大するという事態は見られないからである。

<計算>先に年齢構成の比較をした表4-1と4-2の年齢階級を16～39歳に統合して、暗数調査によるこの階級の構成比が住民基本台帳人口からどれほど乖離しているかをみる。

	暗数調査の構成比	住民基本台帳の構成比	乖離ポイント
第1回暗数調査	31.0%	38.6%	= -7.6%ポイント
第2回暗数調査	29.1%	37.3%	= -8.2%ポイント
第3回暗数調査（再掲）			-9.2%ポイント
第4回暗数調査（再掲）			-8.0%ポイント

<sup>44</sup> この比率の推計方法は以下の通りである。『平成12年の犯罪』の第46表によると、全ての罪種における乗用車とその他の自動車の被害件数は合計して56,702である。これから同表にある自動車盗の件数55,106を差し引いて、自動車盗以外の罪種に付随した自動車の盗難件数1,596を求め、これを全罪種の合計数56,702で除して2.8%の割合を得る。この割合を、図3の上段の帯に示す100% - 6.7% = 93.3%に乗じて得られる2.6%を推計値とした。

<sup>45</sup> 浜井前掲p.166。

以上より第3・4回暗数調査に基づく被害申告件数の推計値が認知件数より上方に乖離した原因について、サンプル構成の偏りとは別の要因を考える必要がある。それは図3における斜線部分「警察に刑法上の自動車盗として事件認定された事件以外の、何らかの事件または事象」の5.8%分が拡大したものと考えられる。この原因について3つの仮説が考えられる。

仮説1) : 被害者が警察に盗難の被害申告をしたにもかかわらず、警察で不受理とされる事態が常態化していた。

仮説2) : 被害者が警察に盗難事件の被害申告をしたが、自動車盗以外の罪種の扱いで受理された。

仮説3) : 標本誤差および上方バイアス以外の統計調査上の誤差 = 「望遠」による「自動車盗」被害経験の誤回答が増加した結果、被害申告数が過大推計された。

仮説1)に妥当性が無いことは、既に第 節で検討済みである。仮説2)については、図3に示す5.8%中の2.6%分が急激に拡大したとは考えにくい。そのため、残された仮説3)に妥当性を求めることになる。

「望遠」の結果、被害申告数の過大推計が拡大する条件は一体何であろうか。本稿は、その条件を被害者集団における盗難被害からの心理的な打撃の強度に求める仮説を提示し、これを「心理的打撃仮説」と呼ぶことにする、以下、この仮説の内容を説明し、検証する。

まず、「心理的打撃仮説」においては、事件が被害者に及ぼす心理的打撃を、盗難車両の還付がないという事態により測定する。その根拠は、被害品の還付なき事態は、被害者に財産の喪失感を催すため、被害者の心理的打撃をただならぬものとする、ということである。

続いて、上記のようにして測定される心理的打撃が「望遠」による自動車盗難被害経験の誤回答を引き起こす契機であると仮定する。その根拠は、還付なき事態により測定される心理的打撃は、事あるごとに事件を想起させる心理的な力が甚大である、ということである。このような心理的打撃の事件想起力は、田邊(2005)から読み取れるので引用しておく。

「愛車を盗まれた被害者は悔しくて夜も眠れなくなるそうである。そして、同じ色の車を街で見掛けると我が愛車ではないかと目を凝らす被害者たちが存在する一方で、カーオーナーの大半は盗難防止装置を付けるといった積極的な対策を取ることは無く、国民の財産が国外へ流失しているこの国のおかしな状態を考えることもない。」<sup>46</sup>

さて、上記の心理的打撃が「望遠」による自動車盗難被害経験を誤回答する契機となるという仮定の下では、以下の(参考)欄に示す、「自動車盗」被害申告数の過大推計拡大メカニズムが働くと考えられる。すなわち、暗数調査の被害調査期間の先行期間に盗難自動車の還付率が低下すると、この先行期間中に自動車盗難に遭って心理的打撃を被った被害者の数が増える。その結果、彼らの「望遠」による自動車盗難被害経験を誤回答が増加した結果、被害申告数の過大推計が拡大する。このようなメカニズムによる、被害者集団における心理的打撃の強度を条件とした「望遠」による

<sup>46</sup> 田邊(2005) p.60.

被害経験の誤回答規模の拡大の結果、被害申告数の過大推計規模が拡大するという一連のプロセスを、「心理的打撃仮説」と呼ぶことにする。

(参考)「心理的打撃仮説」が仮定する、「自動車盗」被害申告数推計値の過大推計の拡大を引き起こすメカニズム

- ・暗数調査の被害調査期間の先行期間に盗難自動車の還付率が低下。
  - この先行期間中に自動車盗難に遭って心理的打撃を被った被害者の数が増える。
  - 彼らの「望遠」による「自動車盗」被害経験の誤回答が増加する。
  - 「自動車盗」被害申告数の過大推計が拡大する。

#### IV-4. 「心理的打撃仮説」の検証

「心理的打撃仮説」の検証を、表12に示す盗難自動車・バイクの還付率の時系列をグラフ1と2に追記したグラフ3と4により行う。ただし、第1回暗数調査の被害調査対象期間に先行する期間すなわち1994年(平成6年)以前については、盗難自動車等の還付率の統計を警察庁のホームページから取得することができなかったので、この時期の検証については今後の課題とする。そのため、以下の検討の妥当性も第2回暗数調査以降に該当するものとして制約条件を付すことにする。

表12 自動車盗とオートバイ盗の盗難品還付率

自動車盗										(%)	
第2回暗数調査の被害調査対象期間 (1999～2003年)の先行期間			第3回暗数調査の被害調査対象期間(2003～ 2007年)の先行期間				第4回暗数調査の被害調査対象期間(2007～ 2011年)の先行期間				
1996年 平成8年	1997年 平成9年	1998年 平成10年	1999年 平成11年	2000年 平成12年	2001年 平成13年	2002年 平成14年	2003年 平成15年	2004年 平成16年	2005年 平成17年	2006年 平成18年	
54.2	51.9	49.5	38.3	30.1	30.9	31.0	31.2	30.3	30.1	32.7	

出典：1996～2003年は警察庁『平成16年の犯罪情勢』。2004～2006年は警察庁『平成25年の犯罪情勢』。

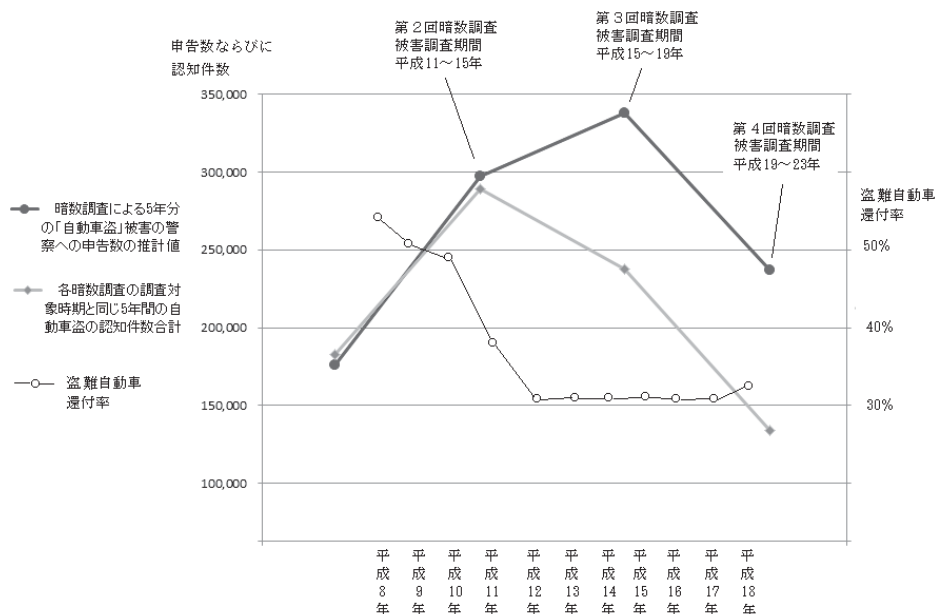
オートバイ盗										(%)	
第2回暗数調査の被害調査対象期間 (1999～2003年)の先行期間			第3回暗数調査の被害調査対象期間(2003～ 2007年)の先行期間				第4回暗数調査の被害調査対象期間(2007～ 2011年)の先行期間				
1996年 平成8年	1997年 平成9年	1998年 平成10年	1999年 平成11年	2000年 平成12年	2001年 平成13年	2002年 平成14年	2003年 平成15年	2004年 平成16年	2005年 平成17年	2006年 平成18年	
36.5	40.0	36.4	36.3	33.7	35.5	36.5	38.5	37.7	38.8	40.2	

出典：自動車盗と同じ。

グラフ3をみると、還付率が50%前後であった平成8～10年を先行期間とする、平成11～15年を被害調査対象期間とする第2回暗数調査結果による被害申告数の推計値は、認知件数とほぼ一致している。しかし、還付率が30%程度に低下した平成12～14年を先行期間とする、平成15～19年を被害調査対象期間とする第3回暗数調査結果による被害申告数の推計値は、認知件数より上方に乖離している。また、還付率の30%程度の数字での停滞が継続する平成15～18年を先行期間とする、平成19～23年に関する第4回暗数調査結果による被害申告件数も、やはり第3回の調査結果が示した状態を維持して、認知件数からの上方向の乖離がある。ただし、第4回調査については、グラフ2について指摘した郵送調査のもとの回答率低下の影響が多少なりともあったかもしれない。いずれにせよ、これらの観察結果は「心理的打撃仮説」を支持するものである。

同じ乗り物盗である「バイク盗」についても、グラフ4により同様の観察を行おう。

グラフ3 「自動車盗」被害申告数推計値の認知件数からの乖離と、盗難自動車還付率



<グラフ3の特徴>

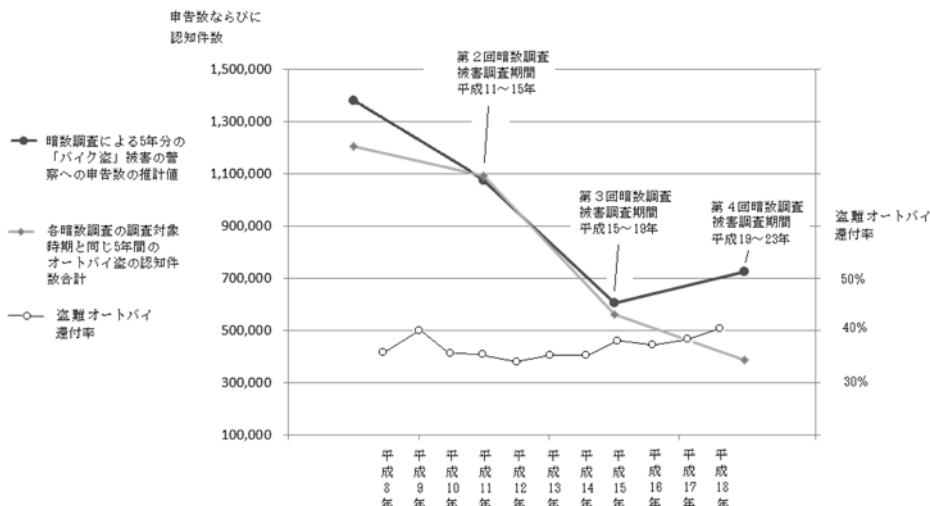
平成8～10年：還付率が50%前後
平成11～15年（第2回暗数調査結果に基づく）被害申告数推計値・・・認知件数とほぼ一致
平成12～14年：還付率が30%程度に低下
平成15～19年（第3回暗数調査結果に基づく）被害申告数推計値・・・認知件数より上方に乖離
平成15～18年：還付率30%程度の状況が継続
平成19～23年（第4回暗数調査結果に基づく）被害申告数推計値・・・上方への乖離が継続

グラフ4をみると、全ての期間で還付率<sup>47</sup>が安定していて大きな低下が無く、第2回及び第3回の暗数調査結果による被害申告数の推計値が認知件数から乖離することも無い。なお、第4回調査結果に関する乖離については、グラフ2について指摘したように、あきらかにオートバイの世帯保有率の誤差によるものであるから、「心理的打撃仮説」を否定する性質のものではない。従ってグラフ4の観察結果も「心理的打撃仮説」を支持している。

<sup>47</sup> ここでの還付オートバイの種類は、自動二輪車と原動機付自転車の双方である（『平成16年の犯罪情勢』p.23）ので、盗難されたオートバイの範囲について、グラフ4に併せて掲載している暗数調査による推計値ならびに認知件数と一致している。



グラフ4 「バイク盗」被害申告数推計値の認知件数からの乖離と、盗難オートバイ還付率



<グラフ4の特徴>

平成8～10年：還付率が30%台後半で推移
平成11～15年（第2回暗数調査結果に基づく）被害申告数推計値・・・認知件数とほぼ一致
平成12～14年：還付率が35%前後で推移。平成8～10年から大きな変化なし。
平成15～19年（第3回暗数調査結果に基づく）被害申告数推計値・・・認知件数との一致が継続
平成15～18年：還付率が30%台後半で推移。以前の期間から大きな変化なし。
平成19～23年（第4回暗数調査結果に基づく）被害申告数推計値・・・認知件数より上方に乖離 この乖離は、グラフ2について指摘したように、オートバイの世帯保有率の過大推計誤差によるものであるから、「心理的打撃仮説」を否定するものではない。

## V. 小括

### V-1. 暗数調査による「自動車盗」の被害率と被害申告率の内容について

これまでに分析してきた「自動車盗」被害申告数推計値の性質は、とりもなおさず、推計基礎資料である暗数調査の「自動車盗」被害率と被害申告率の双方に渡って備わるものである。これまでの分析をふまえて敷衍すると、これらの率が総合して捉える「自動車盗」の被害申告状況は、盗難車両還付率の低下が生じる以前は、1割強の過大誤差を伴うものの、刑法上の自動車盗の被害申告を捕捉するといえる。しかし、盗難車両還付率の低下後は「望遠」による誤回答の増加が、「自動車盗」被害率と被害申告率が総合して捉える被害申告状況により大きな過大推計誤差をもたらす。

### V-2. 「被害経験あり」の回答者が、被害申告を「わからない」、または「いいえ」と回答した意味

最後に問題となるのは、「自動車盗」の被害経験をありと回答しながら、その被害申告を「いいえ」、「わからない」あるいは「無回答」としたことの意味である。これらの回答比率は表13の「いいえ」、「わからない」あるいは「無回答」のパーセンテージで表される。これらの比率は、本

稿の分析枠組みに即して言うと、図1の番号を付して示す部分、すなわち、被害世帯総数推計値から被害申告数推計値を差し引いた部分に相当する。「自動車盗」の被害申告の有無を問われて「はい」以外を回答した者、あるいは無回答とした者が遭遇した事件の実情はどのようなものであったのだろうか。これについて、図4に沿って分析する。

表13 暗数調査における、「自動車盗」と「バイク盗」の被害世帯における盗難届の有無 (%)

	はい	いいえ	わからない	無回答
第1回犯罪被害実態調査 (2000年 平成12年)	61.5 (72.7)	7.7 (19.3)	30.8 (8.0)	
第2回犯罪被害実態調査 (2005年 平成17年)	100 (75.0)	— (20.0)	— (5.0)	
第3回犯罪被害実態調査 (2009年 平成21年)	85.2 (74.1)	11.1 (17.2)	3.7 (8.6)	
第4回犯罪被害実態調査 (2013年 平成25年)	56.3 (61.7)	— (17.0)	— (2.1)	43.8 (19.1)

注) カッコ内は「バイク盗」被害世帯の数字。

第1回から第3回にかけての調査結果の集計に「無回答」の項目が無いのに、第4回でそれが設けられているのは、第4回調査で実査方式を従来の調査員調査から郵送調査に変更したことにより、各質問に対して無回答が増えたことへの対応である。法務総合研究所(2013) p.9参照。

まず、「自動車盗」の被害申告有無を問われて「はい」と回答した者の比率は、-1で述べた小括より、調査対象期間内の刑法上の自動車盗における被害申告を捕捉し尽していると判断できる。そうすると、「わからない」と回答した者が実は被害申告をしていたという事態は考えられない。また、「いいえ」と回答した者が被害申告をしていたという事態もなく、本当に被害申告をしていないと考えることができる。

それでは、「わからない」「いいえ」の回答者が被害申告をしなかったことにはいかなる意味があるのか。まず、図4- に示すように、-1節で考察した自動車税務を考慮すると、刑法上の自動車盗または他の罪種に該当する事件に付随した自動車の消失について、警察への被害申告がなされないことはまれと考えられる。従って、 に示すように、刑事事件による自動車の盗難あるいは消失に遭ったが被害申告はしなかった、という事態が生じていたと考えるのは不合理である。合理的な解釈は、 に示すように事件による自動車の消失において当該車両の所有回復の可能性があるため、被害申告しなかった、ということである。具体的には身内が引き起こした事件ということになる。

上記の「わからない」「いいえ」を回答した者が遭遇した事件の実態についての認識は、暗数調査のすべての回の調査結果について妥当すると考えられる。なお、第4回暗数調査で無回答の事態が発生したことについては、郵送調査の導入が影響していよう。すなわち、以前の調査員調査方式ならば、「いいえ」「わからない」の項目により捉えられていた意向の回答が、自計回答方式の上で無回答に至った可能性が高い。

最後に、被害申告を問われて「わからない」「いいえ」を回答した者、あるいは無回答の者が、「望遠」現象に該当する可能性は、 に示すように、ほとんどないと考えられる。なぜなら、この種の身内による事件が被害者に自動車の消失による甚大な「心理的打撃」を与えて、当該事件を

「望遠」させるケースは多くないと思われるからである。

図 4

「自動車盗」の被害申告有無に関する回答項目		
「はい」		「わからない」
調査対象期間内の刑法上の自動車盗における被害申告を捕捉し尽している。	⇒	実は被害申告をしていた、という事態は考えられない。
		⇒
		「いいえ」
		本当に被害申告をしていない。

小括 V-1  
より

上記事態の意味の検討

①	自動車税制上、刑法犯上の自動車盗または他罪種に該当する刑事事件に伴う自動車の消失については被害者が被害申告しないことはまれ。
②	まれな事態、つまり、刑事事件による自動車消失に遭ったが被害申告はしなかった、という事態が生じていたと考えるのは不合理。
③	合理的な解釈：事件による自動車の消失において所有回復の可能性があるので、被害申告しなかった。身内の事件。
④	なお、調査対象期間よりも前に生じた「わからない」・「いいえ」で表現される事件（身内の事件）を望遠した回答が含まれることは多くないと思われる。なぜなら、この種の事件が被害者に自動車の消失による甚大な「心理的打撃」を与えて、当該事件を「望遠」させるケースは多くないと思われるから。

参考文献

浜井浩一編著（2013）『犯罪統計入門 第2版 犯罪を科学する方法』日本評論社。  
 大屋祐雪、野村良樹、広田純、是永純弘編著（1984）『統計学』産業統計研究社。  
 小川泰平（2013）『泥棒刑事』宝島社。  
 小野寺典子・片山朗・佐藤嘉倫・前田忠彦・松田映二・吉川徹・篠木幹子・大谷信介（2010）「座談会 回収率を考える」『社会と調査』第5号pp.26～65。  
 門倉貴史（2002）『日本の地下経済』講談社。  
 木下滋・土居英二・森博美編著（1992）『統計ガイドブック 社会・経済』大月書店。  
 産経新聞2014年6月26日配信記事「堺署巡査長、基準を拡大解釈」。  
 田邊陽一（2005）「自動車盗難と盗難車不正輸出」『損保総研レポート』第71号pp.59～78。  
 野呂義久「若者のクルマへの興味・購買意欲を高める一考察」『JAMAMAGAZINE』2014年3月号 pp.9～16。  
 日本自動車工業会（2008）『2007年度 乗用車市場動向調査』。  
 日本自動車工業会（2012）『2011年度 乗用車市場動向調査』。

- 藤田英夫 (2009) 「自動車リース市場の中・長期予測 10年後の自動車リース市場」『リース研究』第 4 号。
- 法務総合研究所 (2000) 『法務総合研究所研究部報告10 第 1 回犯罪被害実態 (暗数) 調査』。
- 法務総合研究所 (2005) 『法務総合研究所研究部報告29 第 2 回犯罪被害実態 (暗数) 調査』。
- 法務総合研究所 (2009) 『法務総合研究所研究部報告41 第 3 回犯罪被害実態 (暗数) 調査』。
- 法務総合研究所 (2013) 『法務総合研究所研究部報告49 犯罪被害に関する総合的研究 安全・安心な社会づくりのための基礎調査結果 (第 4 回犯罪被害者事態 (暗数) 調査結果)』。
- 松川太一郎 (2014a) 「警察の犯罪統計作成におけるモラルハザードについて」『地域政策科学研究』第11号pp.41～54。
- 松川太一郎 (2014b) 「『犯罪統計入門 第 2 版 犯罪を科学する方法』における「犯罪統計」, 「妥当性」・「信頼性」概念について」。
- 渡邊晃 (1997) 「警察署刑事課長論」警察大学校編 『警察署長論・警察署各課長論』立花書房。