# 卒論中間発表

池上 慧

November 9, 2017

# 発表の流れ

- 1 目的
- 2 モデル
- 3 実証

## 研究対象

- 混雑現象の構造推定
- 混雑現象:プレイヤーは選択肢のうちどれかを必ず選ばなければならず、かつ選んだ選択肢を選んだ人数が多いほど効用が下がる状況を指す。

# 具体例

- 満員電車
- 私立大学の入試日決定
- テーマパークへの来場日決定
- 流行

### 先行研究

- Viauroux (2007) バスと車の移動手段選択における混雑現象の影響を推定。 個人が混雑回避的行動を取っていることを明らかにした。
- 2 柳沼・福田 (2007,8) Viauroux (2007) を定式化し直し、シミュレーションデー タで推定が行えることを確認した。
- 3 松村他 (2009) 乗車する電車の選択における混雑モデルを推定。混雑に 対する不効用を個人が持つことを明らかにした。

# 先行研究の課題と問題意識

- 何のデータも個人の意思決定に関するデータを用いている。
- 通勤時間などのデータについては他のデータソースから 流用している。
- 推定手法の PML は収束が保障されない。

#### 着眼点

より簡単にアグリゲートされたデータから混雑現象の構造推定はできないか。

#### モデルのポイント

- 「何割のプレイヤーがどの選択肢を選んだか」のデータ と選択肢についてのデータのみを使用して推定できる。
- 個人についての heteroeneity を推定に利用する。
- わかりやすいのでラッシュ時の電車選択を考える。
- まだ2選択肢についてしかできてない。

#### 設定

- M 駅の T 日分の乗客数データ
- $oldsymbol{m} \in \{1 \cdots M\}$  で 1 つの駅を示すとして、そこで乗車する総人数は  $N_m$
- *X<sub>i</sub>* はプレイヤーの属性を含むベクトル
- *Z<sub>i</sub>* は電車 *j* の属性を含むベクトル
- *B*<sup>*m*</sup> は駅 *m* における電車 *j* への実現した乗車人数
- $ullet \epsilon_i^j$  はプレイヤーが私的情報として持つ電車 j への選好

## 効用

$$u$$
 駅  $m$  を利用する個人  $i$  の電車  $j$  に対しての効用  $X_i'\beta+Z_j'\gamma+\eta_j^i+lpha B_j^m+\epsilon_j^i$ 

### ベイジアンナッシュ均衡

- $ullet \epsilon_j^i$  は i,j それぞれに対して独立に同じ第 1 種極値分布に従う
- rational expectation の仮定の下では以下の方程式を満たすように毎日均衡としての電車1の期待乗車割合 $(E[b_{t,m}^{N_m}])$ が決定する
- $\mathbf{d}_i^t = \eta_2^i \eta_1^i$  とする

駅 *m* における *t* 日の均衡

$$E[b_{t,m}^{N_m}] = \frac{1}{N_m} \sum_{i=1}^{N_m} \frac{1}{1 + \exp\left((z_2^m - z_1^m)' \gamma + d_{i,m}^t + \alpha N\left(1 - 2E[b_{t,m}^{N_m}]\right)\right)}$$

## 考え方

- データとして得られた毎日の電車1の乗車割合は先の均 衡である
- 日々の均衡として得られた電車 1 の乗車割合をたくさん 集めたものの平均  $(E[b_m^{N_m}])$  は t によらないモデルの均衡 に収束するはず(要証明)
- *t* によらないモデルの均衡を出すために public information である個人の heterogeneity が従う分布 *F*(·) を仮定する
- この操作は最尤推定量のアナロジー

#### t によらないモデルの均衡

駅 m を利用する個人 i が電車 1 を利用する確率を離散選択の定式化で求めたものを  $p_{i,m}^i$  で記す。この時以下が成立する。

$$p_{1,m}^{i} > \frac{1}{2} \Leftrightarrow \frac{1}{1 + \exp\left(\left(z_{2}^{m} - z_{1}^{m}\right)'\gamma + d_{i} + \alpha N \left(1 - 2E[b_{m}^{N_{m}}]\right)\right)} > \frac{1}{2}$$
$$\Leftrightarrow d_{i} < \alpha N_{m} \left(2E[b_{m}^{N_{m}}] - 1\right) - \left(z_{2}^{m} - z_{1}^{m}\right)'\gamma$$

ただし、 $E[b_m^{N_m}]$  は今知りたいモデルの均衡として求まる乗車割合である。

#### t によらないモデルの均衡

ここから即座に以下を得る。

$$E[b_m^{N_m}] = \frac{1}{2} + \frac{(z_2^m - z_1^m)'\gamma + F^{-1}(E[b_m^{N_m}])}{2\alpha N_m}$$

これより、分布  $F(\cdot)$  がサポートが有限で、 $\{z_j\}$  が有限のサポートを持ちかつパラメータ  $\gamma$  も有限であるなら、 $N \to \infty$ で  $E[b_{m}^{N_m}] \to \frac{1}{2}$  であることがわかる。