

第七回留学報告書

河野遥希

2024年6月24日

MIT の経済学部 PhD プログラムに所属しております、河野遥希です。早いもので、PhD 開始から丸3年が経ち、ちょうど折り返しを迎えています。

1 研究・TA

まず、投稿中、進行中の研究の紹介をさせていただきます。

random utility model についての共著論文は、現在査読を受けています。ジャーナルへの投稿を始めてからしばらく経ちますが、とあるトップジャーナルから6ヶ月の査読後にリジェクトされるという経験あるあるを経験しながら、悪戦苦闘しています。

second year paper として書いた、セミパラメトリックモデルの効率性限界についての論文は、統計学の雑誌から major revision をもらっていましたが、改訂と査読をもう一往復して、ついこの前 minor revision になりました。要求されたのは細かい箇所の修正だけだったので、すぐに返信しました。この論文は、MIT に来てから書いた初めての単著なので、良い結果がもらえそうで安心しています。

また、前回の報告書を書いた時期ぐらいから取り組んでいる論文を新しく公開しました。ここ10年ぐらいの間に、通常は1次元の確率分布に対して定義される分位点を、最適輸送理論を用いて多次元の確率分布にも拡張しようという試みがなされてきました。それに関連して、この研究では、分位点回帰モデルにおける内生性を操作変数を用いて対処する instrumental variable quantile regression model を、多変量に拡張するモデルを定義し、そのモデルの識別について考えました。ついこの間、Econometric Society という理論経済学では一番大きな学会の会議で発表しました。もらったコメントをもとに少し改訂して、夏休みの間にはジャーナルへ投稿したいと思います。

今学期の TA は、経済学 PhD の必修にもなっている計量経済学の授業を担当しました。前学期に担当した時系列解析の授業とは違って、それなりにきちんと理解している(つもの)内容についての授業だったので、まずまず余裕を持ってこなせました。

2 (実質) 1 週間で運転免許をとる @ マサチューセッツ

ケンブリッジやボストンは、地下鉄やバスがそこそこ発達しているので、日常生活で車の必要性を感じることはあまりありません。必要になっても、Uber や Lyft を利用すれば基本的には事足ります。しかし、このようなエリアはアメリカでは例外です。PhD 修了後にアメリカに残るとすれば、車が必須になる可能性が高いので、いつか免許を取りたいなあと、渡米直後から考えていました。忙しさを理由に先延ばしにしてきたのですが、ついに重い腰を上げたので、それについて書き残しておきたいと思います。

2.1 前提

そもそも、私は日本の免許も持っていません。学部時代は測度論的確率論の勉強をしていたらいつの間にかタイミングを逃していました。修士の間に留学準備をしながら取りたいと思っていたらコロナ禍に突入しました。なので、アクセルとブレーキがどっちがどっちかすら分からない状態からのスタートでした。

2.2 Learner's permit (6/1)

まず、仮免許 (learner's permit) を取ります。と言っても、やることは書類を整えて、筆記試験を受けるだけです。書類を言われた通りに揃えたら、Registry of Motor Vehicles (RMV) に行きます。視力検査をして、写真を撮ったら、TOEFL みたいなパソコンで筆記試験を受けます。全て 4 択問題で、25 問中 18 問正解で合格です。『運転中に疲れたらどうしますか?』『休憩します』のような常識問題もありますが、交通違反に対する罰則を問う問題なども出るので、多少勉強する必要があります。私は、試験の 2 日前ぐらいから、公式のマニュアルを一読した後に、ネットに転がっている模擬試験を解いて臨みました。マニュアルは、100 ページちょっとあって長いですが、『免許証の顔写真を撮るとき、顔にタトゥーシールを貼るのはダメだが、本物のタトゥーはしょうがない』などのルールに適宜ツッコミを入れながら読み進めます。無事筆記試験に合格すると、その場で learner's permit がもらえます。この learner's permit があると、隣に既に免許を持っている人がいるという条件付きで、公道を運転できます。流石アメリカはストロングスタイルなので、一度もハンドルを握ったことがなくてもいきなり公道を走れます。ちなみに、私はこの時点でも、どっちがアクセルか分かっていません。

2.3 Driving school (6/17-22)

来たる路上試験に向けて、運転の練習をします。友達のを借りて練習したりすることもできるのですが、時間もとるし、事故ったら大変なので、無難に driving school に頼ることにしました。同期におすすめの driving school を教えてもらったのですが、予約が全然取れなさそうだったので、他を探しました。通える範囲に driving school はいくつかありますが、ネット上の口コミはどれも最低です。仕方がないので、まだマシそうなものを選んで、申し込みをします。入金の方法

が、現金 or Venmo というところからも怪しき満点です。税金とか払っているんだらうか。詐欺に遭わないように少額に分けて入金します。

いよいよレッスンの日です。指定された路上で、教習車に乗ったインストラクターと落ち合います。School のマークが入った Honda Civic が止まっていたのですぐ分かります。運転が完全に初めてだと伝えたら、2分ぐらいかけて、それはそれは丁寧に車の機能の説明をしてくれました。そうしたら、路肩から車を出してみます。しかし、アクセルの加減なんて知りません。案の定前の車にぶつかりそうになって、助手席のブレーキを踏まれます。色々横から手と口を出されながら、初回から 90 分運転(らしきものを)しました。ずっと緊張していたのか、車から降りた後は肩から腰にかけてバキバキでした。また、公道をこんな危険運転を合法的にしている人がいると知ったことで、普段道を歩いているときも車が避けてくれることなど微塵も期待してはならないということを再認識しました。ただ、driving school 自体は詐欺ではなさそうなのでよかったです。

こんな感じで、中 1 日挟んで、1 週間 1-2 時間ずつ練習しました。人間は慣れるもので、3 回目ぐらいには、レッスン後の疲労度が格段に下がってきます。カーブの曲がり方もちょっとずつ上手くなります。インストラクターはいい人でしたが、窓口の人の対応が最悪で、返事は来ないし、言ってることは二転三転するしで、口コミはこの辺のことを言っているのだなと思いました。

2.4 Road test (6/23)

5 回練習したら早くも路上試験です。試験に使う車と、既に免許を持った同乗者を用意しなければいけないのですが、これは上の driving school にお願ひします。そうすると、練習で使った車で試験を受けられるので都合がいいです。

朝から RMV の駐車場に集合して、自分の順番を待ちます。会ったことない driving school の人から、ちゃんと一時停止しろとか flashing yellow arrow の意味とかの注意を受けます。この人が対応最悪な事務の人かもなと思ひながら聞きます。

いよいよ私の番です。試験では、RMV の周辺をぐるっとしながら、途中で U ターンや縦列駐車、three-point turn などの技術をテストされます。結構完璧に各項目をこなして、安心しながら最後の交差点に差し掛かりました。左折して駐車場に入ってくるときに、見事に車線を間違えます。試験官に“wrong lane”と怖い声で言われ、やべっと思ひながら車線を正し、出発した場所に停止しました。最後まで油断してはいけません。それでも、車線気をつけろよと言ひながら合格にしてくれました。全部で 5 分ぐらいで終わります。

2.5 総括

マサチューセッツ州の運転免許は、1 週間集中的に練習すれば取れることが分かりました。かかった費用は全部で \$500-600 ぐらいです。日本でとる場合に比べて、時間的にも費用的にも圧倒的に楽に取れますが、アメリカで免許を取っただけでは、自信を持って安全運転できるとは到底言えませんが、引き続き、知識的にも技術的にも改善していく必要があることを痛感しています。

そういえば、練習のときも試験のときも、私が運転席に座ったときには既にエンジンがかかっていたので、結局一回もエンジンをかけたことがありません。

早くも PhD 生活の折り返しを迎えつつありますが、お陰様で充実した研究生生活を送ることができています。深く御礼申し上げます。