

卒業論文

サプライチェーンにおける ブルウェイップ効果への需要予測の影響と ASEPによる表現

Similarity and Event Detection by Behavior Pattern Analysis from
Environment Recognition Life Log

富山県立大学 電子・情報工学科

1515051 横井 穎

指導教員 奥原 浩之 教授

平成31年2月日

目 次

図一覧	II
表一覧	III
記号一覧	V
第1章 はじめに	1
§ 1.1 本研究の背景	1
§ 1.2 本研究の目的	2
§ 1.3 本論文の概要	2
第2章 渋滞学とブルウィップ効果の関係	3
§ 2.1 バーガース方程式の基本図と衝撃波	3
§ 2.2 超離散法に ASEP への変換	6
§ 2.3 セルオートマトンによるブルウィップ効果の把握	8
第3章 提案手法	12
§ 3.1 従来モデルによるブルウィップ効果	12
§ 3.2 提案モデルによるブルウィップ効果	13
第4章 結論ならびに今後の課題	14
謝辞	16
参考文献	18
付録	20
A. 1 ライログデータ取得アプリケーションのソースコード	20

図一覧

2.1 「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部 ¹²	5
2.2 Stop words の一部 ¹²	5
2.3 「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部 ¹²	6
2.4 Stop words の一部 ¹²	6
2.5 「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部 ¹²	9
2.6 Stop words の一部 ¹²	9

表一覽

はじめに

§ 1.1 本研究の背景

近年、モノを作る世界では、消費量が減少したことから大量に生産することにリスクが生じ始め、また社会が、天然資源の枯渇問題及び地球環境への負荷の低減のために、持続可能な循環型社会を目指していることから、サプライチェーンマネジメント (Supply Chain Management) が注目されている。サプライチェーンとは企業の経営・管理で使用する用語で、原材料・部品の調達から、製造、在庫管理、販売、配送までの製品の全体的な流れを一つの連続したシステムとして捉えることである [1]。

そのサプライチェーンを良くする一つの考え方方がサプライチェーンマネジメントであり、藤野によると、「不確定性の高い市場変化にサプライチェーン全体をアジャイル（機敏）に対応させ、ダイナミックに最適化を図ること」である [2]。つまり、誰かが一つのサプライチェーンを管理してより良いモノの流れを作ることである。しかし、サプライチェーンマネジメントには幾つか課題がある。

その課題の一つとして、取引する人の心的要因やサプライチェーンの上流から下流への情報伝達の遅れなどの様々な要因が重なり合って、サプライチェーンの下位に行くほど需要量のばらつきが増大する課題がある。その現象を「ブルウィップ効果 (Bullwhip Effect)」といい、変動に対応するために下位のサプライヤーほど在庫を多く保有する傾向にあり、経営課題が多い。ブルウィップ効果については、小売業などを対象に、その発生要因と解決方法についていくつかの研究が進められてきた。また、ブルウィップ効果を増加・減少させる要因は多く挙げられているが、一部のみを要因としているため、要因ごとの影響度合いを明確にする必要がある。

また、社会の発展に伴って、道路の交通は重要視されている。その交通流について物理学を用いて解明しようと試みる研究がある。その研究は、物理学とコンピュータの発展により、1990年代を境に著しく発展した。人が運転する車は、機械で制御されておらず、自分で考え行動するため、渋滞が発生する。したがって、サプライチェーンにおいても、企業の意思決定者や物品を配送する人が自分で考え行動するため、モノの渋滞が発生すると考えられる。また、その車の渋滞をセル・オートマトンでモデル化した研究がある。その

研究と組み合わせモノの渋滞と見ることができれば、新たな低減方法が見つかると考えられる。

§ 1.2 本研究の目的

本研究は、内示生産システムを用いたサプライチェーンにおけるブルウィップ効果の発生要因について調査し、また、ブルウィップ効果の新しいモデルを提案し、それについて考察することを目的とする。この目的を達成するために、Excel や C 言語を用いてデータを入力するとブルウィップ効果を出力するシミュレーターを開発する。

§ 1.3 本論文の概要

本論文は次のように構成される。

第1章：本章 本研究の概要と目的について説明した。

第2章 小売業における注文システムおよび内示生産システムにおけるブルウィップ効果の先行研究について説明する。

第3章 基本的な渋滞学の説明をし、ブルウィップ効果との関係性及びブルウィップ効果を ASEP を用いてモデル化する方法を述べる。

第4章 様々なパターンにおけるブルウィップ効果をシミュレーションした上でブルウィップ効果の要因について考察を述べる。また、従来モデル及び提案モデルにおけるブルウィップ効果を比較し、考察を述べる。

第5章 まとめと今後の課題を述べる。

渋滞学とブルウィップ効果の関係

§ 2.1 バーガース方程式の基本図と衝撃波

渋滞学は車や人、アリや体内の分子モーターなど世の中の様々な自己駆動粒子の「流れ」を、数学や物理を中心とする理論を用いて統一的に扱う学問として世に広まってきた [3]。渋滞学では数多くの数理モデルが利用されるが、その中でも現在最もよく用いられているのはセルオートマトン (Cellular Automaton, (CA)) だろう。CA は将棋盤上を駒が移動していくような時間・空間・状態量が離散なモデルである。コンピュータによる計算誤差がないためシミュレーションと非常に相性がよく、いろいろなルールを導入することにより複雑な現象を再現することもできる。また最小限のルールに絞ったシンプルなモデルでも、車の渋滞クラスターが後方に進む現象や、狭い出口に人が殺到して出口が詰まってしまうアーチ現象などを定性的にシミュレーションすることが可能であり、現象の本質を見抜くのに非常に有効である。一方、現実への直接的な応用、特に定量的な設計などを行う場合などは、離散時間・離散空間なモデルなために困難を生じることもある。

交通工学の分野で、交通量と密度との関係を示す図は、一般には $q-k$ 相関図と呼ばれており、交通容量の推定や、交通流の制御などの領域で非常に有用なものであり、道路の特性を表現する基本的なものとして基本図 (fundamental diagram) と呼ばれている。

また、バーガース方程式は、物質の広がり方を表す方程式である拡散方程式をコール・ホップ変換と呼ばれる変数変換によって変換することで導かれる。まず、 $f(x, t)$ に関する一次元拡散方程式である次式、

$$f_t = f_{xx} \quad (2.1)$$

を考える。ここで、添え字の t, x はそれぞれの変数に関する偏導関数を表し、添え字の個数が微分の階数を表す。次に、コールホップ変換による $f(x, t)$ から $u(x, t)$ への変数変換を次式、

$$u = (\log f)x = \frac{f_x}{f} \quad (2.2)$$

で表す。3.1 と 3.2 から u が満たすべき偏微分方程式が導かれる。3.2 の両辺を t で微分して、その右辺に 3.1 を代入すると、

$$u_t = \frac{f_{xt}}{f} - \frac{f_x f_t}{f^2} \quad (2.3)$$

$$= \frac{f_{xxx}}{f} - \frac{f_x f_{xx}}{f^2} \quad (2.4)$$

となる。さらに、3.2 を x で微分すると、

$$u_x = \frac{f_{xx}}{f} - \frac{f_x^2}{f^2} \quad (2.5)$$

となる。さらに、3.5 を x で微分すると、

$$u_{xx} = \frac{f_{xxx}}{f} - 3\frac{f_x f_{xx}}{f^2} + 2\frac{f_x^3}{f^3} \quad (2.6)$$

となる。

したがって、3.1 式から 3.6 式より、

$$u_t = 2uu_x + u_{xx} \quad (2.7)$$

となる。この 3.7 式はバーガーズ方程式である。この式は、流体の一次元衝撃波の運動を記述するモデルとしてよく知られている。この値を、コンピューターで扱いたい。しかし、コンピューターで扱うには変数の値が連続になっているので難しい。そこで、次に、拡散方程式を差分化することによって、独立変数を離散化することを考える。

まず、 $\Delta t, \Delta x$ をそれぞれの時間格子、空間格子の間隔とし、次のように、中心差分をとつて拡散方程式の差分化を考える。

$$\frac{f_j^{t+1} - f_j^t}{\Delta t} = \frac{f_{j+1}^t - 2f_j^t + f_{j-1}^t}{\Delta x^2} \quad (2.8)$$

簡単のため、差分の安定性条件から $\Delta t / (\Delta x)^2 = \frac{1}{2}$ として、上式を整理すると、

$$f_j^{t+1} = \frac{1}{2}(f_{j+1}^t + f_{j-1}^t) \quad (2.9)$$

となる。次に、Cole-Hopf 変換の差分化を

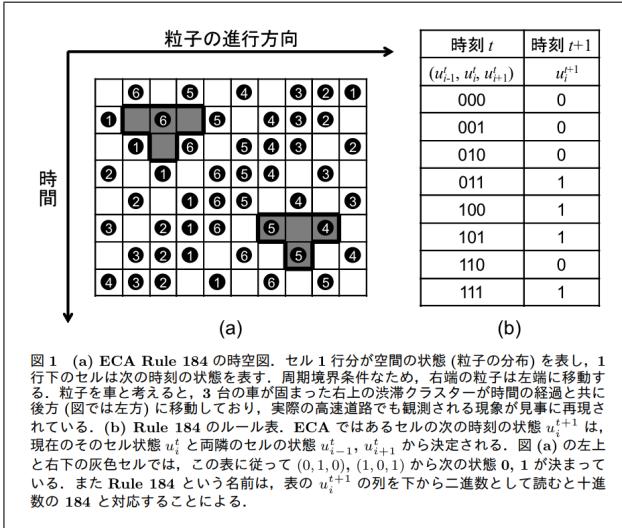


図 1 (a) ECA Rule 184 の時空図。セル 1 行分が空間の状態(粒子の分布)を表し、1 行下のセルは次の時刻の状態を表す。周期境界条件なため、右端の粒子は左端に移動する。粒子を車と考えると、3 台の車が固まつた右上の渋滞クラスターが時間の経過と共に後方(図では左方)に移動しており、実際の高速道路でも観測される現象が見事に再現されている。(b) Rule 184 のルール表。ECA ではあるセルの次の時刻の状態 u_i^{t+1} は、現在のそのセル状態 u_i^t と両隣のセルの状態 u_{i-1}^t, u_{i+1}^t から決定される。図 (a) の左上と右下の灰色セルでは、この表に従って $(0, 1, 0), (1, 0, 1)$ から次の状態 $0, 1$ が決まっている。また Rule 184 という名前は、表の u_i^{t+1} の列を下から二進数として読むと十進数の 184 と対応することによる。

図 2.1: 「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部¹²

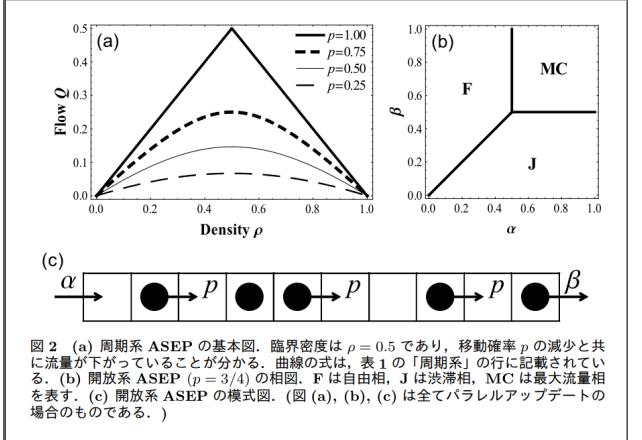


図 2.2: Stop words の一部¹²

$$u_j^t = \frac{(\log f_{j+1}^t - \log f_j^t)}{\Delta x} \quad (2.10)$$

とする。式の形を見やすくするために、 u_j^t から v_j^t への変数変換 $v_j^t = \exp(\Delta x u_j^t)$ を 3.10 に行なうと、

$$v_j^t = \frac{f_{j+1}^t}{f_j^t} \quad (2.11)$$

となる。ここで 3.11 を用いて、 v_j^t に関する時間発展方程式を導く。

$$v_j^{t+1} = \frac{f_{j+1}^{t+1}}{f_j^{t+1}} \quad (2.12)$$

$$= \frac{f_{j+2}^t + f_j^t}{f_{j+1}^t + f_{j-1}^t} \quad (2.13)$$

$$= \frac{f_{j+1}^t}{f_j^t} \frac{f_{j+2}^t/f_{j+1}^t + f_j^t/f_{j+1}^t}{f_{j+1}^t/f_j^t + f_{j-1}^t/f_j^t} \quad (2.14)$$

$$v_j^{t+1} = v_j^t \frac{v_{j+1}^t + 1/v_j^t}{v_{j+1}^t/v_{j-1}^t} \quad (2.15)$$

3.15 が差分バーガーズ方程式である。このままでは、従属関数が連続なので離散にする必要がある。

表 1 ASEP の流量の式と開放系の場合の相図の三重点の座標、連続時間の場合の流量の式は、ランダムアップデートの式の確率 p , α , β をレートと考えたものに等しくなる。		
アップデート方法	パラレル	ランダム
流量 (周期系)	$\frac{1 - \sqrt{1 - 4p\rho(1-\rho)}}{2}$	$p\rho(1-\rho)$
流量 (開放系、自由相)	$\alpha \frac{p - \alpha}{p - \alpha^2}$	$\alpha(1 - \alpha/p)$
流量 (開放系、渋滞相)	$\beta \frac{p - \beta}{p - \beta^2}$	$\beta(1 - \beta/p)$
流量 (開放系、最大流量相)	$\frac{1 - \sqrt{1 - p}}{2}$	$\frac{p}{4}$
三重点の座標 (開放系)	$(1 - \sqrt{1 - p}, 1 - \sqrt{1 - p})$	$\left(\frac{p}{2}, \frac{p}{2}\right)$

図 2.3: 「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部¹²

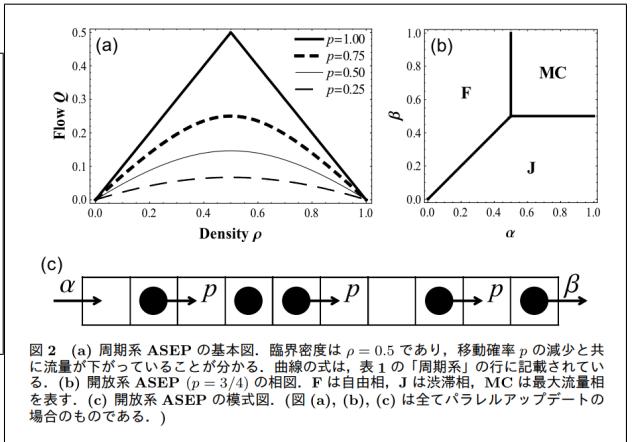


図 2 (a) 周期系 ASEP の基本図。臨界密度は $\rho = 0.5$ であり、移動確率 p の減少と共に流量が下がっていることが分かる。曲線の式は、表 1 の「周期系」の行に記載されている。(b) 開放系 ASEP ($p = 3/4$) の相図。F は自由相、J は渋滞相、MC は最大流量相を表す。(c) 開放系 ASEP の模式図。(図 (a), (b), (c) は全てパラレルアップデートの場合のものである。)

図 2.4: Stop words の一部¹²

§ 2.2 超離散法に ASEP への変換

近年、流体モデルの基本である Burgers 方程式が Burgers Cellular Automaton に変換できる「超離散化」という手法が発見された [4]

前節で差分バーガーズ方程式が得られたので、この節では超離散化を行い、超離散バーガーズ方程式を導く。極限に関する次のような公式がある。

$$\lim_{\varepsilon \rightarrow +0} \varepsilon \log(e^{A_1/\varepsilon} + e^{A_2/\varepsilon} + \dots + e^{A_n/\varepsilon}) = \max(A_1, A_2, \dots, A_n) \quad (2.16)$$

まず ε をパラメータとして、 f_j^t, v_j^t から F_j^t, U_j^t への変数変換

$$f_j^t = 2^{-t} \exp(F_j^t / \varepsilon) \quad (2.17)$$

$$v_j^t = \exp(U_j^t - L/2) / \varepsilon \quad (2.18)$$

を考える。 v から U への変数変換で用いた L は定数である。この変数変換を施すと, 3.9, 3.11, 3.15 は、順に以下のようになる。

$$F_j^{t+1} = \varepsilon \log(e^{F_{j+1}^t / \varepsilon} + e^{F_{j-1}^t / \varepsilon}) \quad (2.19)$$

$$U_j^t = F_{j+1}^t - F_j^t + \frac{L}{2} \quad (2.20)$$

$$U_j^{t+1} = U_j^t + \varepsilon \log(e^{(U_{j+1}^t - L/2) / \varepsilon} + e^{-(U_j^t - L/2) / \varepsilon}) \quad (2.21)$$

$$- \varepsilon \log(e^{(U_j^t - L/2) / \varepsilon} + e^{-(U_{j-1}^t - L/2) / \varepsilon}) \quad (2.22)$$

CA は Wolfram が生み出した時間・空間・状態量が離散のモデルであり、離散空間の一つ一つのセルの次の時刻の状態は、現在の時刻の自分とその近傍セルの状態から決まる。セルの状態が $\{0, 1\}$ の二通りで、自分とその両隣のセルの状態から次の時刻の状態が決まる

一次元 CA は、Elementary CA (ECA) と呼ばれ、状態遷移ルールに 0-255 番までの 256 通りの名前が付けられている。

ここで「1」を粒子がいる状態「0」を粒子がない状態と考えると、Rule 184 のルールを適用した CA は、自分の前のセルが空いていれば前進し、前のセルに他の粒子がいれば進めない、という排除体積をもつ(大きさのある)粒子の流れを表すモデルになる。この ECA Rule 184 こそが、渋滞学の最も基本的なモデルであり、わずかこれだけのルールで渋滞クラスターが後方へ移動するという現実の現象を再現してしまうのである。

Rule 184 は単純であるだけでなく、流体力学の基本的な方程式:バーガース方程式 (Burgers Equation) から超離散法によって導出することもできる。この関係により、Rule 184 は適当なルールによる単なるおもちゃモデルではなく、流体力学と密接に関わりのある基本的で重要なモデルと考えることができる。

ECA Rule 184 に隣接セルへの移動確率 p を導入すると、非対称単純排他過程 (Asymmetric Simple Exclusion Process (ASEP)) というモデルになる。(つまり、ASEP で $p = 1$ とすると ECA Rule 184 になる。) ASEP は 1968 年にリボソームのたんぱく質合成機構を表すモデルとして CA とは独立に生まれ、1993 年に Derrida らによって Matrix Products Ansatz という方法で開放系(後述)の定常状態が厳密に解かれてから、加速度的に研究が進んでいった。ASEP では周期境界条件と開放境界条件のモデルがよく考えられる。

周期境界条件 ASEP(周期系 ASEP) は、右端の粒子が左端に移動するモデルである。粒子の流入、流出がなく系の密度が一定に保たれるため、周期系 ASEP やその拡張モデルの研究では、よく横軸に密度、縦軸に流量をプロットした基本図がシミュレーションや理論計算によって描かれる。また ASEP では、クラスター近似という近似計算方法でも厳密な場合と同じ流量の式が得られることが分かっている。

密度に対して流量が増加する領域が自由相 (Free-Flow Phase), 減少する領域が渋滞相 (Jam Phase) であり、自由相から渋滞相への相転移が起こる密度は臨界密度と呼ばれている。この図を見ると、車や人の流れをよくするために密度をどのような値にすればよいかが一目で分かるため、渋滞緩和策を考える際に頻繁に用いられている。

開放境界条件 ASEP(開放系 ASEP) では、左端と右端は繋がっておらず、粒子は左端から確率 α で流入し、バルク部分(図 2 (c) の両端以外の部分)を確率 p で移動していく、確率 β で右端から流出する(図 2 (c))。ゆえに系の密度が一定に保たれないため、よくパラメータ α, β に対して相図(図 2 (b))が描かれる。左上の $\beta < \alpha$ の領域が α によって流量をコントロールすることが可能な自由相、右下の $\alpha < \beta$ の領域が β によって流量をコントロールすることが可能な渋滞相、そして右上の α, β が共に大きい領域がどちらのパラメータが変化しても流量が変化することのない最大流量相 (Maximum-Current Phase) である。

各相の流量が流入、流出どちらで制御できるかは、表 1 に記載された流量の式を見ても確認することができる。また $\alpha = \beta$ の直線上では衝撃波(密度が不連続に増加する位置)がランダムウォークすることが知られており、3 本の相転移ラインが交わる三重点の座標は表 1 のようになる。この相図からは流入、流出によって系内の流れがどのような状態になっているかがよく分かるため、基本図と共に交通流の基礎研究で活用されている。

ここまで ASEP は、1 時間ステップの間に全ての粒子の移動を同時に考えるパラレルアップデートであった。これ以外によく用いられるアップデート方法として、ステップ毎

にセルとセルの間のボンドをランダムに一つ選び、そのボンドを含む二セルのみの状態を更新していくランダムアップデートがあり、流量の式は表 1 のようにパラレルアップデートのものとは異なったものになる。

また ASEP の場合、ランダムアップデートは連続時間を考えた場合と同様になる。(ただし確率 p , α , β は全てレートになる。) 実は最初に考えられた ASEP は連続時間のモデルであり、理論解析のやり易さという点からはこちらの方が活発に研究が行われている。この他にも粒子に順序をつけて移動させるなど複数のアップデート方法があり、それらが ASEP のダイナミクスに及ぼす影響が研究されている。

§ 2.3 セルオートマトンによるブルウィップ効果の把握

1 次元セルオートマトン空間格子 j と整数時刻 t を独立変数, U を従属変数とする。また、サイト j , 時刻 t における U の値を U_j^t と書くことにする。このとき、たとえば、

$$U_j^{t+1} = U_{j+1}^t U_j^t (1 - U_{j-1}^t) \quad (2.23)$$

という時間発展方程式を考えると、初期の U の値がすべて 0 か 1 だけならば、右辺は常に 0 か 1 の値しか取らないので、この時間発展系は CA を構成するといえる。一般的に、以下の形を満たすものを考える。

$$U_j^{t+1} = f(U_{j-1}^t, U_j^t, U_{j+1}^t) \quad (2.24)$$

ただし、今は状態変数 U の値は 0 か 1 のどちらかであり、関数 $f(x, y, z)$ も 3 つの引数に応じて 0 か 1 の値しか取らないものとする。つまり、時刻 t での値が 0 か 1 の時に、次の時刻 $t+1$ での値が 0 か 1 で閉じられている場合、この形にあてはまる CA 全体を Elementary CA(ECA) と呼ぶ。さらに ECA は有限個しかないことがわかる。なぜなら、3 つの引数 x, y, z はすべて 0 か 1 の値しか取らないので、その (x, y, z) の組み合わせは 2^3 個であり、それぞれの (x, y, z) 値に対して以下の表のように、 f の値が 0 になるか 1 になるかを決めてしまえば、それで、一つの ECA が決まってしまうからである。

つまり、ECA は全部で $2^8 = 256$ 種類しかない。表の下段の 0 と 1 の並びによって ECA が一つ決まるので、その並びを 2 進数とみなして各 ECA を区別する番号(ルール番号)を決めることが出来る。上の表のルール番号は $(10111000)_2 = 128 + 32 + 16 + 8 = 184$ である。あるサイトに車が存在する状態を “1” とし、存在しない状態を “0” と考えるとこの rule-184CA モデルは単純な車の動きを表現していると考えることができる。これが後の rule-184CA モデル(11.1 節)でも述べるが、交通流で用いられる CA の基礎となっている。結局すべての ECA に $(00000000)_2 = 0$ から $(11111111)_2 = 255$ までの合計 256 個の一意的な番号を付けることが出来る。

本研究では、ASEP を用いてブルウィップ効果のモデル化をする。ASEP を用いる理由は、ブルウィップ効果は何かの渋滞によって発生していると考えるからである。本節では、1 段階のサプライチェーンについてのブルウィップ効果のモデルを提案する。まず、目標在庫量を周期系 ASEP を用いて求める。その後、目標在庫量から発注量を求めて、ブルウィップ効果を求める。まず、ASEP を作成するために、ASEP と同じようなブルウィップ効果の特

x	y	z	111	110	101	100	011	010	001	000
f(x,y,z)	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0
for rule number	128	64	32	16	8	4	2	1		

図 2.5: 「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部¹²

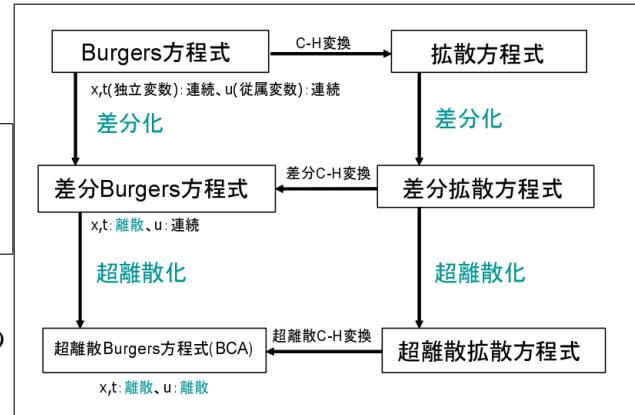


図 2.6: Stop words の一部¹²

微量を探す。ASEP の形は二次関数のようになるので、それを満たすものを探すと y_t が二次関数となっている。そこで、まず y_t の式を変形する。

$$\begin{aligned}
 y_t &= L\hat{d}_t + z\sqrt{L}\sigma \\
 &= \hat{d}_t(L + \frac{z\sigma}{\hat{d}_t}\sqrt{L}) \\
 &= \hat{d}_t\left\{\left(\sqrt{L} + \frac{z\sigma}{2\hat{d}_t}\right)^2 - \left(\frac{z\sigma}{2\hat{d}_t}\right)^2\right\} \\
 y_t + \frac{z^2\sigma^2}{4\hat{d}_t} &= \hat{d}_t\left(\sqrt{L} + \frac{z\sigma}{2\hat{d}_t}\right)^2
 \end{aligned} \tag{2.25}$$

式(1)は、図4のような二次関数となる。

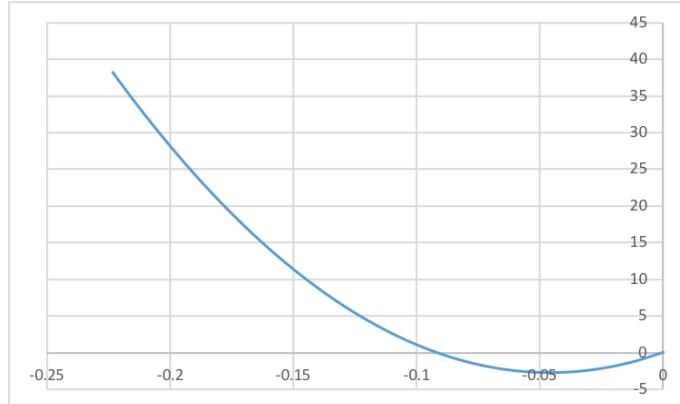


図4 目標在庫とリードタイム

次に、ASEPと同じ形にしたいので、式(3)を原点対称する。

$$\begin{aligned}
 -y_t + \frac{z^2\sigma^2}{4\hat{d}_t} &= \hat{d}_t(-\sqrt{L} + \frac{z\sigma}{2\hat{d}_t})^2 \\
 y_t - \frac{z^2\sigma^2}{4\hat{d}_t} &= -\hat{d}_t(\sqrt{L} - \frac{z\sigma}{2\hat{d}_t})^2
 \end{aligned} \tag{2.26}$$

式(4)は、図5のようになる。

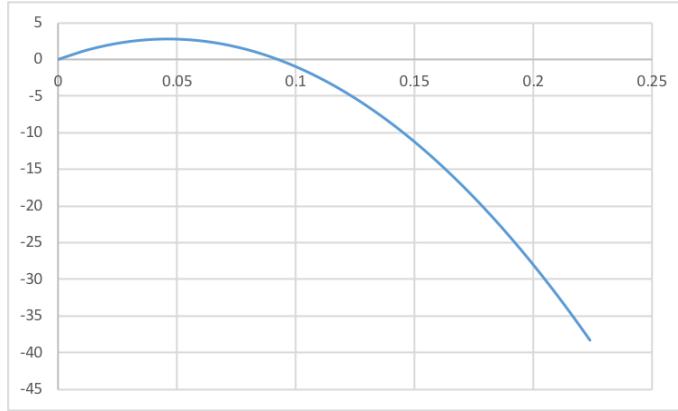


図5 目標在庫とリードタイムの原点対称

次に、 $x = \sqrt{L}, y = y_t$ として、式を簡略化すると式(5)となる。

$$y - \beta = -\hat{d}_t(x - \alpha)^2 \begin{cases} \alpha = \frac{z\sigma}{2\hat{d}_t} \\ \beta = \frac{z^2\sigma^2}{4\hat{d}_t} \end{cases} \quad (2.27)$$

ここで、ASEPにおける軸の幅と目標在庫とリードタイムの軸の幅を合わせるために、式(6)とする。

$$z\sigma y - \beta = -\hat{d}(2\alpha x - \alpha)^2 \begin{cases} x \leftarrow 2\alpha x \\ y \leftarrow z\sigma y \end{cases} \quad (2.28)$$

最終的に、 α, β を用いずにASEPに当てはまる式を求める式(7)となり、図6のようなグラフとなる。

$$\begin{aligned} z\sigma y - \beta &= -4\alpha^2\hat{d}_t(x - \frac{1}{2})^2 \\ &= -\frac{z^2\sigma^2}{\hat{d}_t}(x - \frac{1}{2})^2 \\ y - \frac{z\sigma}{4\hat{d}_t} &= -\frac{z\sigma}{\hat{d}_t}(x - \frac{1}{2})^2 \end{aligned} \quad (2.29)$$

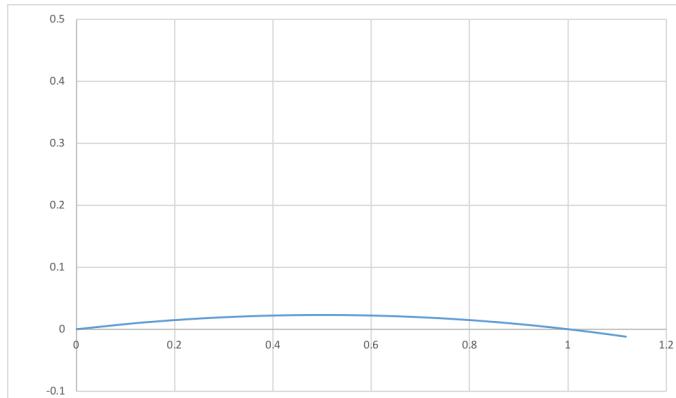


図6 目標在庫とリードタイムの軸変換後

図7の流量（開放系、最大流量相）の式から確率 p を求める式は式(8)となる。

$$\begin{aligned}
 \frac{z\sigma}{4\hat{d}_t} &= \frac{1 - \sqrt{1-p}}{2} \\
 \sqrt{1-p} &= 1 - \frac{z\sigma}{2\hat{d}_t} \\
 1-p &= \left(1 - \frac{z\sigma}{2\hat{d}_t}\right)^2 \\
 p &= 1 - \left(1 - \frac{z\sigma}{2\hat{d}_t}\right)^2, (0 < z\sigma < 4\hat{d}_t)
 \end{aligned} \tag{2.30}$$

表1 ASEP の流量の式と開放系の場合の相図の三重点の座標。連続時間の場合の流量の式は、ランダムアップデートの式の確率 p , α , β をレートと考えたものに等しくなる。

アップデート方法	パラレル	ランダム
流量 (周期系)	$\frac{1 - \sqrt{1 - 4p\rho(1-\rho)}}{2}$	$p\rho(1-\rho)$
流量 (開放系、自由相)	$\alpha \frac{p - \alpha}{p - \alpha^2}$	$\alpha(1 - \alpha/p)$
流量 (開放系、渦滞相)	$\beta \frac{p - \beta}{p - \beta^2}$	$\beta(1 - \beta/p)$
流量 (開放系、最大流量相)	$\frac{1 - \sqrt{1 - p}}{2}$	$\frac{p}{4}$
三重点の座標 (開放系)	$(1 - \sqrt{1 - p}, 1 - \sqrt{1 - p})$	$\left(\frac{p}{2}, \frac{p}{2}\right)$

図7 ASEP による目標在庫の式

確率

提案手法

§ 3.1 従来モデルによるブルウィップ効果

シミュレーターを作成して、ブルウィップ効果などがどのように変化するか取得する。シミュレーターとしては、excelで作成した。

まず、EXCELのシミュレーターの例を図2に示す。

内示 σ	1600 安目		150		1M									
			初期		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			月	火	水	木	金	月	火	水	木	月	火	
① 内示	-	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1600	16	
② 基準搬入量	-	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	13	
追加搬入量	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
搬入量合計	-	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	13	
③ 工場使用量	-	1792	1630	1484	1635	1679	1530	1611	1652	16				
④ 安全在庫目標	-	4833	2410	2408	2413	2411	2400	2409	2403	23				
⑤ 繰越在庫	4800	4368	4098	3974	3699	3380	3210	2959	2667	23				
⑥ 緊急発注量	-						0							
⑦ 判定	-	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	□	
⑧ 充足量	-	1792	1630	1484	1635	1679	1530	1611	1652	16				
		○	□	×	×	×	平均在庫搬入回数	追加搬入在庫切れ回数	充足率					
7	619	359	15	1385	140	242051		15	100%					
平均		標準偏差		BULLWHIP効果										
1605.66		78.57		7.97										
242.05		625.99												

図2 EXCEL版シミュレーター

内示は、需要予測値 \hat{D}_t を表し、今回は、一様乱数で実データが入る。基準搬入量 B_t は、最小レベルの工場使用量で、 $\hat{D}_t - 3\sigma$ が入る。追加搬入量は、発注量 q_t を表し、前日の緊急発注量と同値である ($q_t = K_{t-1}$)。搬入量合計 M_t は、 $M_t = B_t + q_t$ である。工場使用量は、需要量 D_t を表す。安全在庫目標 Z_t は、自由に決めることができ、今回は、 $(D_t + D_{t+1} + \dots + D_{t+29}) \div 30 \times 1.5$ とする。繰越在庫 S_t は、翌日に繰り越される在庫であり、自由に初期値を決めることができる。今回は、初期値を 4800 とする。また $S_t = S_{t-1} + B_t - D_t$ である。緊急発注量 K_t は、繰越在庫が安全在庫目標の半分以下の場合に値が入り、 $K_t = z_t - S_t$ である。判定は、安全在庫目標を達成できているかを表す。充足量 J_t は、当日の工場使用量へ充当できる部品の数量を表す。 $J_t = D_t + S_t (S_t < 0)$, $J_t = D_t (S_t \geq 0)$ である

平均在庫 N_t は、繰越在庫の平均値を表す。よって、 $N_t = \sum_{t=1}^{1000} S_t$ である。搬入回数は、緊急発注の回数である。充足率 R_t は、充足量合計と工場使用量合計の商に 100 をかけたものである。よって、 $R_t = 100 \times \frac{\sum_{t=1}^{1000} J_t}{\sum_{t=1}^{1000} D_t} [\%]$ である。目標在庫 y_t は、検討中である。 $y_t = L\hat{d}_t + z\sqrt{L}\sigma$ である。 L はリードタイム、 \hat{d}_t は需要予測値、 z は安全在庫係数である。

§ 3.2 提案モデルによるブルウィップ効果

次に、4章で提案した ASEP によるモデルでブルウィップ効果を求める。

結論ならびに今後の課題

本研究の目的は、ブルウイップ効果について、シミュレーションを用いて、どのような要因があるのか見つけること及び従来のモデルと提案したASEPを用いたモデルを比較し、精度を確かめることである。

結論として、

今後の課題として、ブルウイップ効果の要因がどのように影響しているかを考慮した統一的なモデルを作成することである。

謝辞

本研究を遂行するにあたり、多大なご指導と終始懇切丁寧なご鞭撻を賜った富山県立大学電子・情報工学科の奥原浩之教授に深甚な謝意を表します。最後になりましたが、多大な協力をして頂いた研究室の同輩諸氏に感謝致します。

2019年2月

横井 稜

参考文献

- [1] サプライチェーンの意味や定義 weblio 辞書. <https://www.weblio.jp/content/サプライチェーン>. 閲覧日 2018,1,25.
- [2] 藤野直明. サプライチェーン その本質と企業戦略. ダイヤモンド・ハーバード・ビジネス編集部 (編) , サプライチェーン理論と戦略, pp. 3-43. ダイヤモンド社, 1998.
- [3] 柳澤大地, 西成活裕. 渋滞学のセルオートマトンモデル. 応用数理, Vol. 22, No. 1, pp. 2-14, 2012.
- [4] 広田良吾, 高橋大輔. 差分と超離散. 共立出版, 2003.

付録

A. 1 ライフログデータ取得アプリケーションのソースコード

あ