

卒業論文

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

Influence of Demand Forecasting on Bullwhip Effect and
Representation by ASEP in Supply Chain

富山県立大学 電子・情報工学科

1515051 横井 稜

指導教員 奥原 浩之 教授

平成31年2月12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 サプライチェーンにおけるブルウィップ効果	4
§ 2.1 小売業におけるブルウィップ効果	4
§ 2.2 内示生産システムについて	7
§ 2.3 内示生産システムにおけるブルウィップ効果	8
第3章 渋滞学とブルウィップ効果の関係	14
§ 3.1 バーガース方程式の基本図と衝撃波	14
§ 3.2 超離散法に ASEP への変換	16
§ 3.3 セルオートマトンによるブルウィップ効果の把握	19
第4章 数値実験並びに考察	23
第5章 おわりに	25
謝辞	27
参考文献	29
付録	31
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	31

図一覧

2.1	小売業における発注業務の流れ	5
2.2	ブルウィップ効果の例	6
2.3	内示生産システムの取引の流れ	6
2.4	内示生産システムの例	7
2.5	週次内示の場合の内示情報	8
2.6	週次内示の場合の発注の式	9
2.7	月次内示の場合の内示情報	11
2.8	月次内示の場合の発注の式	12
3.1	流量と密度の基本図の例	15
3.2	内示生産システムの取引の流れ	15
3.3	「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部 ¹²	17
3.4	Stop words の一部 ¹²	17
3.5	「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部 ¹²	18
3.6	Stop words の一部 ¹²	18
3.7	CA の Rule184 のルール ¹²	20
3.8	Burgurs 方程式の超離散化の流れ ¹²	20
3.9	目標在庫とリードタイム	21
3.10	目標在庫とリードタイムの原点对称	21
3.11	目標在庫とリードタイムの軸変換後	21
3.12	ASEP による目標在庫の式	22
4.1	Excel 版シミュレーター	24

表一覧

4.1 シミュレーションにおける判定の結果	24
4.2 シミュレーションにおける在庫などの結果	24

記号一覧

以下に本論文において用いられる用語と記号の対応表を示す.

用語	記号
期	t
t 期における需要量	D_t
t 期における目標在庫量	y_t
t 期における需要予測値	u_t
t 期における需要予測誤差の標準偏差の推定量	σ_t
安全在庫係数	z
t 期における発注量	q_t
ブルウィップ効果	B
発注量 q_t の分散	$\text{Var}[q_t]$
需要量 D_t の分散	$\text{Var}[D_t]$
平均を表すパラメータ	d
前期の需要量との相関を表すパラメータ	ρ
t 期における需要予測値の誤差	ε_t
リードタイム	L
移動平均における過去のデータの採取数	w
t 期における週次内示	\widehat{D}_t
t 期における週次内示と需要量のブレの標準偏差の推定量	$\widehat{\sigma}_t$
t 期における週次内示と需要量のブレ	γ_t
t 期における週次内示と需要量のブレの分散	M
t 期における月次内示	\overline{D}_t
t 期における月次内示と週次内示のブレ	δ_t
t 期における月次内示と週次内示のブレの分散	N
t 期における需要予測値の誤差	ε_t
t 期における需要予測値の誤差	ε_t
t 期における需要予測値の誤差	ε_t
t 期における需要予測値の誤差	ε_t

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:SCM) 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がSCM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、SCMには顧客との関わり方やリスク管理、コストなど様々な課題がある。例えば、顧客の必要としているものの把握が遅れ、その会社の中だけで閉じたサプライチェーンになっている等である。

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 (Cellular Automaton:CA) 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

本研究では、サプライチェーンにおける無駄な在庫を無くすことを大きな目的として考え、ブルウィップ効果について調査する。まず、先行研究において、どのようなブルウィップ効果についての知見が得られているか調査する。

D.H.Taylor は、英国における自動車産業のブルウィップ効果を試算している。完成車メーカーの需要量とそれに関わる部品サプライヤーの生産量の週単位のデータから、ブルウィップ効果を求めている。そして、ブルウィップ効果が起こる原因は、種々な局面における意思決定の仕方にあるとしている。しかし、この研究では、直接データからブルウィップ効果を算出しているので、何が要因でブルウィップ効果が発生しているか分らない。

そこで、第一の目的として、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、要因ごとのブルウィップ効果への影響度合いを明確にすることを挙げる。ブルウィップ効果の発生要因を特定するには、実際にサプライチェーンを構築し、様々な条件下で取引をし、そこから得られるデータを元に検証するのが一番である。しかし、今回はそのような大規模なことは不可能なので、実際の商品の取引を模したシミュレーターを作成することで要因を探る。

この目的を達成するために、Excel を用いて需要量や生産量、安全在庫目標などの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。そして、リードタイムや情報の伝達速度などの条件を追加し、その条件を組み合わせでシミュレーションをし、その結果を踏まえて考察する。

また、ブルウィップ効果を他の視点から見て無駄な在庫の低減方法を探すことによって、今までは見つけられなかった新たな法則性を発見することができのかもしれない。そこで、まず渋滞学という分野からブルウィップ効果の低減方法を探す。つまり、ブルウィップ効果をモノの渋滞として捉えるのである。モノの渋滞として捉えられるかはブルウィップ効果の特微量の CA を用いた新しいモデルを提案することで確認する。

§ 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。

サプライチェーンにおけるブルウィップ効果

§ 2.1 小売業におけるブルウィップ効果

顧客—小売業—卸売業のような小売業を含んだ2段階のサプライチェーンにおけるブルウィップ効果の定量化について述べる。小売業の発注方法は、小売業の発注者が翌期の需要量を予測して、翌期の始めには必要な在庫量が確保できるように、事前に発注しておき、補充する。想定している発注業務の流れを図2.1に示す。

t は、期を表し、1期ごとに取りが行われる。 D_t は、 t 期における需要量を表す。 y_t は、 t 期における目標在庫量を表す。 u_{t+1} は、 $t+1$ 期における需要予測値を表す。 σ_{t+1} は、 $t+1$ 期における需要予測誤差の標準偏差の推定量を表す。 z は、安全在庫係数であり、欠品率の許容範囲を規定する係数である。 q_t は、 t 期における発注量であり、 t 期の期末に、 t 期の需要量 D_t 、当期と翌期の目標在庫量レベルとの差によって決まる。すなわち、

$$q_t = y_{t+1} - y_t + D_t \quad (2.1)$$

である。なお、式2.1の発注量が負になった場合は返品を表す。その場合の返品費用は0であると仮定する。ただし、現実では発注量が負になることはほぼありえないため、返品費用0という仮定はモデルの結果に影響は与えないと思われる。

ブルウィップ効果は、図2.1のようなサプライチェーンにおいて発生し、発注する時に下流からの需要量を安全に満たすために多めに製品を作ることで上流に行くほど需要量にばらつきが生じることである。ブルウィップ効果 B は、需要の分散に対する発注量（発注者の需要量）の分散の比で表す。

$$B = \frac{\text{Var}[q_t]}{\text{Var}[D_t]} \quad (2.2)$$

t 期、 $t+1$ 期における目標在庫量から、発注量 q_t を求める。目標在庫量は、

$$\begin{aligned} y_{t+1} &= u_{t+1} + z\sigma_{t+1} \\ y_t &= u_t + z\sigma_t \end{aligned} \quad (2.3)$$

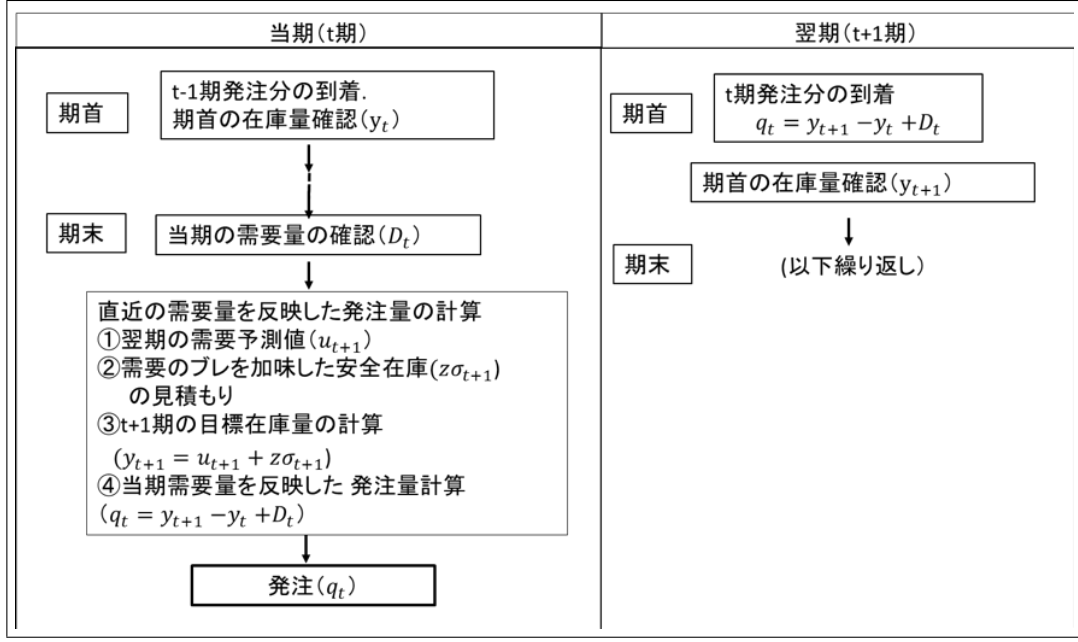


図 2.1: 小売業における発注業務の流れ

であることから、式 2.1 に代入して、発注量は

$$q_t = u_{t+1} + z\sigma_{t+1} - (u_t + z\sigma_t) + D_t \quad (2.4)$$

D_t と u_t をどのようにモデル化するかにより様々なバリエーションがある。先行研究では、 D_t の挙動については、平均を表すパラメータ d 、前期の需要量との相関を表すパラメータ ρ 、ならびに t 期における需要予測値の誤差（ブレ）を表す ε_t を用いて以下のように自己回帰型の式により規定され则认为る。

$$D_t = d + \rho D_{t-1} + \varepsilon_t, \quad (2.5)$$

$$E[\varepsilon_t] = 0, \forall t, \quad (2.6)$$

$$\text{Var}[\varepsilon_t] = \sigma_t^2, \forall t, \quad (2.7)$$

$$E[\varepsilon_t \varepsilon_{t+j}] = 0, \forall t, \forall j > 0. \quad (2.8)$$

また、 u_t は t 期の需要予測値であり、過去の需要の履歴をもとに算出する。次期の需要量を予測する方法として移動平均法と指数平滑法を挙げている。ここでは移動平均法について詳述する。 p 期の移動平均法を用いた場合は、 t 期の需要予測値は、

$$u_t = \frac{\sum_{j=1}^p D_{t-j}}{p} \quad (2.9)$$

となる。ここで、予測の対象としているのは、季節変動、トレンド、周期変動、プロモーション活動（マーケティング要因）による変動を取り除いた基本要因である。実際に予測を行う場合には、上記の諸要因を考慮して行う必要がある。

上記の記号を用いて、移動平均法を用いた場合のブルウィップ効果を求める。 L は、リードタイムであり、 t 期の期末に発注された商品は $t+L$ 期の期首に到着するものと仮定する

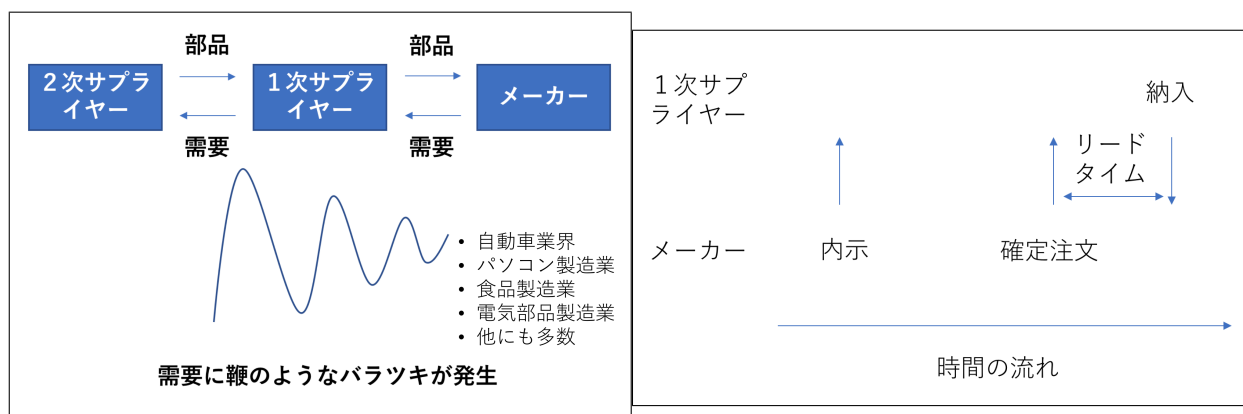


図 2.2: ブルウィップ効果の例

図 2.3: 内示生産システムの取引の流れ

と、ブルウィップ効果は、

$$B = \frac{Var[q_t]}{Var[D_t]} \geq 1 + \left(\frac{2L}{p} + \frac{2L^2}{p^2} \right) (1 - \rho^p) \quad (2.10)$$

である。式 2.7 よりブルウィップ効果は、リードタイム L 、移動平均における過去のデータの採取数 p 、前期の需要量との相関を表すパラメータに影響を受けることがわかる。

先行研究における小売業のブルウィップ効果の式の導出の前提には、次の 3 つの前提条件がある。

小売業のブルウィップ効果の前提条件

1. 需要 D_t の動特性を明示的に記述できるとし、それは自己回帰型であるとの仮定を置いている。
2. 平均を表すパラメータ d を正か 0 の一定数であるとしている。のときは、となり、需要 D_t の平均は、期ごとに变化せず、一定値をとると限定している。
3. t 期の需要予測値 u_t は過去の需要の履歴をもとに算出するとし、その方法は移動平均法を用いている。過去のデータを使う需要予測手法により効果が大きく依存していることがわかる。また、 $p = 1$ の時は、となり、1 期前の需要量実績をそのまま使っている。

しかし、内示生産システムにおいては、小売業のブルウィップ効果の導出に用いた前提条件を満たさない次のような性質がある。

内示生産システムの特徴

1. 需要量 D_t の動特性が明示的に記述できない。かつ、自己回帰型であるとは言えない。
2. 需要量は期ごとに变化する。
3. 内示を需要予測値として採用できる可能性があるなどである。

これらのことから、小売業のブルウィップ効果は、内示生産システムを採用している業界や内示生産とは称していないが、事前の予約情報を提示している取引システムを行っている業界には当てはまらない。

	M0				M1				M2				M3			
	W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4
月次内示			▽ 金	▽ 金	日別/週別/月別(～M4) ※直近は日量、期間によって週量、月量となる 日別/週別(～M2) ※直近は日量、期間によって週量となる											
週次内示			▽ 金	▽ 金												
納入指示(日)			▽ 金	■	3日前先1日確定											
			▽ 金	■	3日前先1日確定											

図 2.4: 内示生産システムの例

§ 2.2 内示生産システムについて

内示生産システムを扱う業界は多くあるが、ここでは、自動車産業を例として紹介する。自動車産業における取引システムは、完成車メーカーから1次サプライヤーへ、事前に「内示」と呼ばれる確定注文情報の参考値が提示され、最終的に確定注文（納入指示）が提示される。1次サプライヤーは、一般的に、事前の内示情報により生産準備あるいは開始しておき、確定注文（納入指示）に従って、最終的な製造を行い、完成車メーカーに納品する。

完成車メーカーからは、毎週金曜日に、月次内示と週次内示の2種類の内示配信がある(図3参照)。当月(M0)の第3週目(W3)の金曜日には、月次内示として、翌月(M1)は日別に、翌々月(M2)は週別に、翌々々月(M3)以降は月別に、一定の先まで提示される。週次内示としては、翌々週(M1-W1)の1週間分、日別に提示される。当月(M0)の第3週目(W3)以外の金曜日、例えば、M0-W4には、月次内示として、翌月(M1)は日別に、翌々月(M2)は週別に配信される。それ以降の内示提示はない。週次内示としては、翌々週(W2)の1週間分、日別に提示される。確定注文(納入指示)は、日ごとに、3日先の1日分の注文の納入指示がある。内示は、生産対象週・日に近づくにつれ、月次内示から週次内示に置き換えられる。最終的には、確定注文情報に基づいて、サプライヤーは、欠品することなく納品しなければならない。

このように、内示情報は、1次サプライヤーの積み上げる予想値ではなく、完成車メーカーの生産計画にリンクした発注部門から提示される部品番号別の生産数量予定値である。そのために、内示の数量は1次サプライヤーにとって、自社の積み上げの予想値より確度が高い需要予測値と思われるが、納入指示は大いにぶれる。なお、内示は一般的には、先に行くほど確度が落ちる。それでも、1次サプライヤーは、内示情報をベースに生産計画を作成し、必要な部品を2次サプライヤーに発注することになる。また、週次内示に比べて、月次内示のブレの方が大きい。

1次サプライヤーの発注は、一般的に自社の生産計画(購入する部品の消費予定ともいえる)、生産トラブル、ブレ及び生産能力制限などに対する余裕代としての安全在庫保有、2次サプライヤーへの発注政策等に基づき行われる。ブルウィップ効果を考えるときには、効

1W			2W			3W			4W								
水	木	金	月	火	水	木	金	月	火	水	木	金	月	火	水	木	金
		△		▲	●	●	●	◎	◎	◎	◎	◎					
		配		発				週次内示									
		信		注													
		日		日													
							△		▲	●	●	●	◎	◎	◎	◎	◎

図 2.5: 週次内示の場合の内示情報

果に影響を与える需要量，発注量の変動に対する基本的な項目に着目する．生産能力制限，発注政策などのように短期的には変動しないものは一旦除き，需要予測値のブレと安全在庫保有を考える．発注の基本的骨子は，発注するに際して，期ごとに必要とする在庫(目標在庫量という)が確実に保有できていること，すなわち期首には，目標在庫量が確保できているように確実に発注が行われていることであり，小売業と同等である．具体的には，当期(t 期)の発注においては，翌期($t+1$ 期)の目標在庫量(y_{t+1})が確保されるように，当期(t 期)の目標在庫量(y_t)との差を調整し，当期(t 期)に使った量(需要量)を補充して，発注量(q_t)を決めることである．

$$q_t = y_{t+1} - y_t + D_t \quad (2.11)$$

また，翌期($t+1$ 期)の目標在庫量 y_{t+1} は，翌期($t+1$ 期)の需要予測値 u_{t+1} と需要予測値からのブレに対応する安全在庫 z_{t+1} の和として見積もる．すなわち，

$$y_{t+1} = u_{t+1} + z_{t+1} \quad (2.12)$$

である．

§ 2.3 内示生産システムにおけるブルウィップ効果

小売業と自動車産業の大きな違いとして需要予測値の把握の仕方が挙げられ，小売業の需要予測が主に過去の需要量をもとに需要予測値を算出するに対して，自動車産業では，内示生産システムを採用しており，完成車メーカーから受け取る内示が貴重な情報である [6]．部品サプライヤーが受け取る内示情報と発注の考え方(週次内示を使う場合)を図 2.5 に示す．

サプライヤーは，各週の金曜日，例えば図 2.5 の 1W 金曜日に，配信日(△印)から見て，翌々週(3W)の「週次内示」(1週間分の内示情報)を受け取る．そして，翌週(2W)の火曜日以降に，2W に確実に使用される確定分を反映して発注を行う．(先 3 日間はすでに確定注文が届いているので，2W 全体の確定量は明らかになっている)．発注された部品は，翌々週(3W)の月曜日までに納品される(図 2.5 参照)．発注計画は翌々週の 1 週間分を週ごとに繰り返されてたてる場合であると考え，そのために，1 週間分を 1 期と考える．したがって，この場合は納入リードタイムが 1 期と想定していることになる．週次内示に

	t期	t+1期
t期発注分の到着 (納品)		$q_t = y_{t+1} - y_t + D_t$
目標在庫量	y_t	y_{t+1}
需要予測値 (内示)	\hat{D}_t	\hat{D}_{t+1}
実現値 (確定注文)	D_t	
Dtを反映した 発注量計算(t期末)	$q_t = y_{t+1} - y_t + D_t$ ここで、 $y_{t+1} = \hat{D}_{t+1} + z\hat{\sigma}_{t+1}$ $y_t = \hat{D}_t + z\hat{\sigma}_t$	
発注(t期末)	q_t	

図 2.6: 週次内示の場合の発注の式

ブレがない限り，翌々週の確定注文 (部品サプライヤーが完成車メーカーへ納める納品数) は内示数量でいいはずであるから，これが需要予測値として尤もらしいと考えられる。

しかし，実際は，内示にはブレがあるために，また，生産・輸送のトラブルなどによるブレに対するために，目標在庫量には安全在庫も確保しておかなければならない． $\hat{\sigma}_{t+1}$ を $t+1$ 期における週次内示と確定注文のブレの標準偏差の推定量， z は安全在庫係数とし，これらを使って安全在庫量は，

$$z\hat{\sigma}_{t+1} \quad (2.13)$$

と見積もればよい。

また，需要予測値として週次内示を用いるので， \hat{D}_{t+1} を $t+1$ 期の週次内示であるとする，目標在庫量は，

$$y_{t+1} = u_{t+1} + z\hat{\sigma}_{t+1} \quad (2.14)$$

$$= \hat{D}_{t+1} + z\hat{\sigma}_{t+1} \quad (2.15)$$

$$y_t = u_t + z\hat{\sigma}_t \quad (2.16)$$

$$= \hat{D}_t + z\hat{\sigma}_t \quad (2.17)$$

である。

$t+1$ 期の需要予測値に週次内示を用いる場合の t 期における発注量の式は，

$$q_t = y_{t+1} - y_t + D_t \quad (2.18)$$

$$y_{t+1} = \hat{D}_{t+1} + z\hat{\sigma}_{t+1} \quad (2.19)$$

$$y_t = \hat{D}_t + z\hat{\sigma}_t \quad (2.20)$$

より,

$$q_t = D_t + (\hat{D}_{t+1} - \hat{D}_t) + (z\hat{\sigma}_{t+1} - z\hat{\sigma}_t) \quad (2.21)$$

である.

ブルウィップ効果の式の導出の事前の検討として, 目標在庫量に変化がない場合を考察する. 目標在庫量に変化がない場合は,

$$y_{t+1} - y_t = 0 \quad (2.22)$$

より,

$$q_t = D_t \quad (2.23)$$

となる. この場合のブルウィップ効果 B は,

$$B = \frac{\text{Var}[q_t]}{\text{Var}[D_t]} = \frac{\text{Var}[D_t]}{\text{Var}[D_t]} = 1 \quad (2.24)$$

となり, ブルウィップ効果は発生しない. 実際は, 内示が期別に変動したり, 安全在庫量目標が変化したりすることから, 目標在庫量は, 期別に変化すると考える方が妥当である. 今後は,

$$y_{t+1} \neq y_t, \forall t \quad (2.25)$$

とする.

自動車産業においては, 需要予測値として内示情報があり, 内示自体が時間により変動することから, 小売業で仮定したような平均を表すパラメータ d を含む自己回帰型の需要の動特性は当てはまらない.

週次内示と確定注文の間のブレの表現を考える. 確定注文は, 週次内示と同じになる頻度は高いが, ブレも生じる. ブレは, 週次内示に対して増加・減少の両方向に変動し, 比較的左右対称であることから, 週次内示を平均とする左右対称型の確率分布に近似できると考えられる. なお, 内示配信において初めは内示数量を意図的に小さくし, 実績では大きくなる傾向にあるという考え方もあるが, ここでは, 前者とする. ブルウィップ効果の解析という観点からは, 差異はない. このことから, 週次内示と確定注文のブレを ε_t とすると,

$$D_t = \hat{D}_t + \varepsilon_t \quad (2.26)$$

となり, ここで,

$$\text{Var}[D_t] = \text{Var}[\varepsilon_t] \quad (2.27)$$

$$\text{Var}[\varepsilon_t] = (\sigma_t)^2 \equiv M \quad (2.28)$$

とすると, ブルウィップ効果 B は,

$$\begin{aligned} B &= \frac{\text{Var}[q_t]}{\text{Var}[D_t]} \\ &= \frac{\text{Var}[\varepsilon_t] + z^2 \text{Var}[(\hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t)]}{\text{Var}[\varepsilon_t]} \\ &= \frac{M + z^2 \text{Var}[(\hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t)]}{M} \end{aligned} \quad (2.29)$$

	t期	t+1期	t+2期
t期発注分の到着 (納品)			q_t
目標在庫量	y_t	y_{t+1}	y_{t+2}
需要予測値 (内示)	\hat{D}_t	\hat{D}_{t+1}	\bar{D}_{t+2}
実現値 (確定注文)	D_t	D_{t+1}	
Dt,Dt+1を反映した 発注量計算(t期 末)	$q_t = y_{t+2} - (y_t - D_t) - (y_{t+1} - D_{t+1})$ ここで、 $y_{t+2} = \bar{D}_{t+2} + z\bar{\sigma}_{t+2}$ $y_{t+1} = \hat{D}_{t+1} + z\hat{\sigma}_{t+1}$ $y_t = \hat{D}_t + z\hat{\sigma}_t$		
発注(t期末)	q_t		

図 2.8: 月次内示の場合の発注の式

すると,

$$q_t = D_t + D_{t+1} + (\bar{D}_{t+2} - \hat{D}_{t+1} - \hat{D}_t) + (z\bar{\sigma}_{t+2} - z\hat{\sigma}_{t+1} - z\hat{\sigma}_t) \quad (2.36)$$

となる.

次に, 月次内示によるブルウィップ効果の式の導出をする. 月次内示は, 1 期後には, 変化して週次内示に代わる. このことから, 月次内示と週次内示の間のブレを δ_t とすると,

$$\bar{D}_t = \hat{D}_t + \delta_t \quad (2.37)$$

となる. 式 2.36 は, 式 2.26 と式 2.37 より,

$$\begin{aligned} q_t &= \hat{D}_t + \varepsilon_t + \hat{D}_{t+1} + \varepsilon_{t+1} + (\hat{D}_{t+2} + \delta_{t+2} - \hat{D}_{t+1} - \hat{D}_t) + z(\bar{\sigma}_{t+2} - \hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t) \\ &= \varepsilon_t + \varepsilon_{t+1} + (\hat{D}_{t+2} + \delta_{t+2}) + z(\bar{\sigma}_{t+2} - \hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t) \end{aligned} \quad (2.38)$$

となる. 以上から月次内示におけるブルウィップ効果は,

$$\begin{aligned} B &= \frac{\text{Var}[q_t]}{\text{Var}[D_t]} \\ &= \frac{2\text{Var}[\varepsilon_t] + \text{Var}[\delta_{t+2}] + z^2\text{Var}[(\bar{\sigma}_{t+2} - \hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t)]}{\text{Var}[\varepsilon_t]} \\ &= \frac{2M + N + z^2\text{Var}[(\bar{\sigma}_{t+2} - \hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t)]}{M}. \end{aligned} \quad (2.39)$$

現実的には, 週次内示と確定注文のブレの標準偏差の推定量は, 時期により異なったり, 発注者の思惑により変化することが一般的である. すなわち, $(\bar{\sigma}_{t+2} - \hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t)$ が一定であることもない. したがって,

$$\text{Var}[(\bar{\sigma}_{t+2} - \hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t)] > 0 \quad (2.40)$$

である。また安全在庫係数 z を大きくとると、 $z^2 \text{Var}[(\bar{\sigma}_{t+2} - \hat{\sigma}_{t+1} - \hat{\sigma}_t)]$ は、ますます大きくなり、ブルウィップ効果も大きくなる。

渋滞学とブルウィップ効果の関係

§ 3.1 バーガース方程式の基本図と衝撃波

車の渋滞を扱う学問として、流体力学から派生した渋滞学という学問がある。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) である。CA は、あるルールに従って、オセロの白と黒がランダムに入れ替わっていくような動きをする時間・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と呼ばれている。基本図の例を図に示す。

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 Cole-Hopf 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、 $f(x, c)$ に関する一次元拡散方程式である次式、

$$f_c = f_{xx} \quad (3.1)$$

を考える。ここで、添え字の c, 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、Cole-Hopf 変換による $f(x, c)$ から $g(x, c)$ への変数変換を次式、

$$g = (\log f)x = \frac{f_x}{f} \quad (3.2)$$

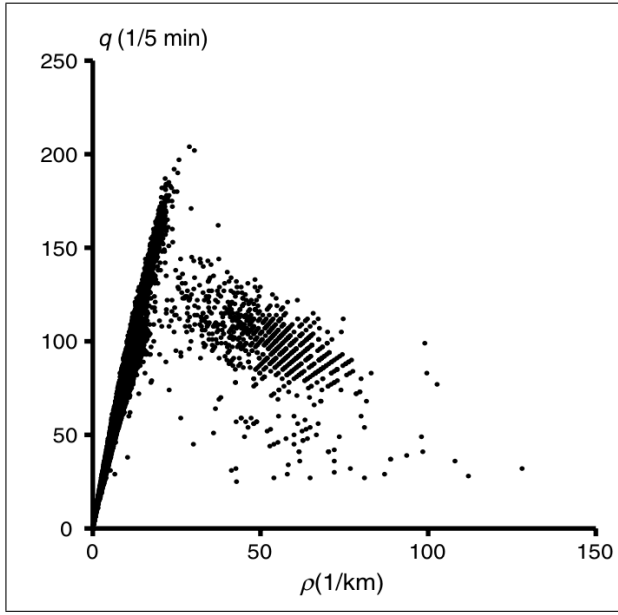


図 3.1: 流量と密度の基本図の例

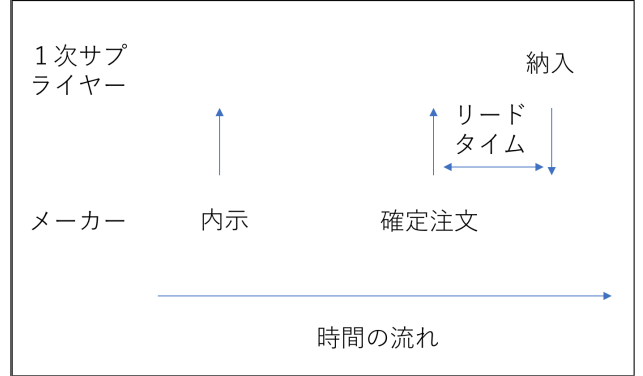


図 3.2: 内示生産システムの取引の流れ

で表す. 式 3.1 と式 3.2 から g が満たすべき偏微分方程式が導かれる. 式 3.2 の両辺を t で微分して, その右辺に式 3.1 を代入すると,

$$\begin{aligned} g_c &= \frac{f_{xc}}{f} - \frac{f_x f_c}{f^2} \\ &= \frac{f_{xxx}}{f} - \frac{f_x f_{xx}}{f^2} \end{aligned} \quad (3.3)$$

となる. さらに, 式 3.2 を x で微分すると,

$$g_x = \frac{f_{xx}}{f} - \frac{f_x^2}{f^2} \quad (3.4)$$

となる. さらに, 式 3.4 を x で微分すると,

$$g_{xx} = \frac{f_{xxx}}{f} - 3 \frac{f_x f_{xx}}{f^2} + 2 \frac{f_x^3}{f^3} \quad (3.5)$$

となる.

したがって, 式 3.1 から式 3.5 より,

$$g_c = 2g g_x + g_{xx} \quad (3.6)$$

となる. この式 3.6 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, $\Delta c, \Delta x$ をそれぞれの時間格子, 空間格子の間隔とし, 次のように, 中心差分をとって拡散方程式の差分化を考える.

$$\frac{f_j^{c+1} - f_j^c}{\Delta c} = \frac{f_{j+1}^c - 2f_j^c + f_{j-1}^c}{\Delta x^2} \quad (3.7)$$

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

$$f_j^{c+1} = \frac{1}{2}(f_{j+1}^c + f_{j-1}^c) \quad (3.8)$$

となる. 次に, Cole-Hopf 変換の差分化を

$$g_j^c = \frac{(\log f_{j+1}^c - \log f_j^c)}{\Delta x} \quad (3.9)$$

とする. 式の形を見やすくするため, g_j^c から v_j^c への変数変換 $v_j^c = \exp(\Delta x g_j^c)$ を 3.10 に行なうと,

$$v_j^c = \frac{f_{j+1}^c}{f_j^c} \quad (3.10)$$

となる. ここで 3.11 を用いて, v_j^c に関する時間発展方程式を導く.

$$v_j^{c+1} = \frac{f_{j+1}^{c+1}}{f_j^{c+1}} \quad (3.11)$$

$$= \frac{f_{j+2}^c + f_j^c}{f_{j+1}^c + f_{j-1}^c} \quad (3.12)$$

$$= \frac{f_{j+1}^c}{f_j^c} \frac{f_{j+2}^c/f_{j+1}^c + f_j^c/f_{j+1}^c}{f_{j+1}^c/f_j^c + f_{j-1}^c/f_j^c} \quad (3.13)$$

$$v_j^{c+1} = v_j^c \frac{v_{j+1}^c + 1/v_j^c}{v_{j+1}^c/v_{j-1}^c} \quad (3.14)$$

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.

§ 3.2 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.

$$\lim_{\varepsilon \rightarrow +0} \varepsilon \log(e^{A_1/\varepsilon} + e^{A_2/\varepsilon} + \dots + e^{A_n/\varepsilon}) = \max(A_1, A_2, \dots, A_n) \quad (3.15)$$

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

$$f_j^t = 2^{-t} \exp(F_j^t/\varepsilon) \quad (3.16)$$

$$v_j^t = \exp(U_j^t - L/2)/\varepsilon \quad (3.17)$$

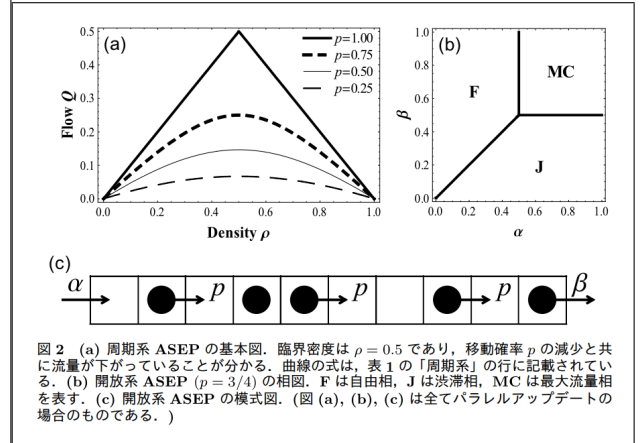
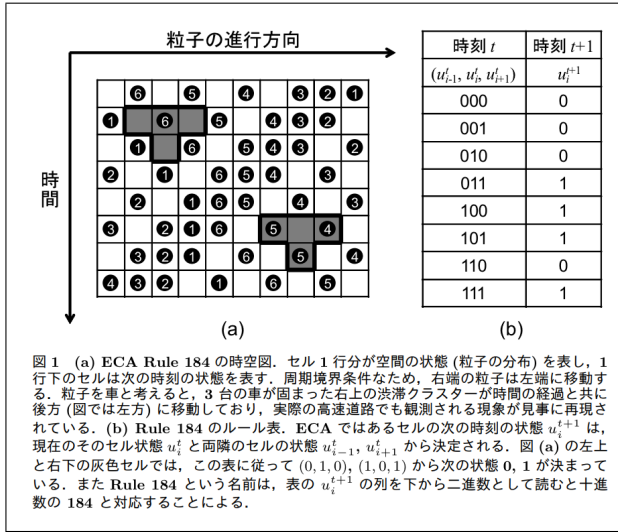


図 3.3: 「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部¹²

図 3.4: Stop words の一部¹²

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、順に以下ようになる。

$$F_j^{t+1} = \varepsilon \log(e^{F_{j+1}^t/\varepsilon} + e^{F_{j-1}^t/\varepsilon}) \quad (3.18)$$

$$U_j^t = F_{j+1}^t - F_j^t + \frac{L}{2} \quad (3.19)$$

$$U_j^{t+1} = U_j^t + \varepsilon \log(e^{(U_{j+1}^t - L/2)/\varepsilon} + e^{-(U_j^t - L/2)/\varepsilon}) \quad (3.20)$$

$$- \varepsilon \log(e^{(U_j^t - L/2)/\varepsilon} + e^{-(U_{j-1}^t - L/2)/\varepsilon}) \quad (3.21)$$

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」を粒子がい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、非対称単純排除過程 (Asymmetric Simple Exclusion Process (ASEP)) というモデルになる。(つまり、ASEP で $p = 1$ とする

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)	$(1 - \sqrt{1 - p}, 1 - \sqrt{1 - p})$	$(\frac{p}{2}, \frac{p}{2})$

図 3.5: 「坊ちゃん」英語版テキストデータの一部¹²

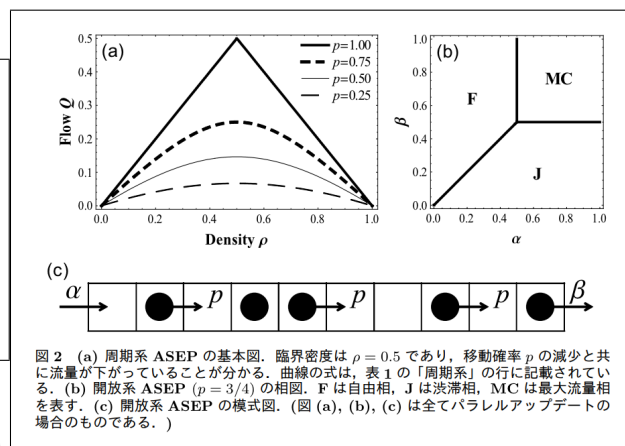


図 3.6: Stop words の一部¹²

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 で移動していった、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 $\beta \searrow \alpha$ 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 $\alpha \nearrow \beta$ 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。

ここまでの 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。

§ 3.3 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、

$$U_j^{t+1} = U_{j+1}^t U_j^t (1 - U_{j-1}^t) \quad (3.22)$$

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。

$$U_j^{t+1} = f(U_{j-1}^t, U_j^t, U_{j+1}^t) \quad (3.23)$$

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
for rule number	128	64	32	16	8	4	2	1

図 3.7: CA の Rule184 のルール¹²

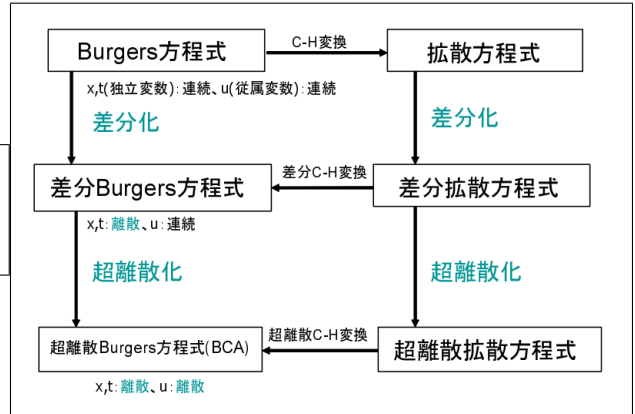


図 3.8: Burgers 方程式の超離散化の流れ¹²

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。

[定理] ASEP の遷移確率 p の設計法

ASEP の遷移確率 p は、生産管理の安全在庫係数 z ，需要変動の標準偏差 σ_t ，需要予測値 u_t より以下のように与えることができる。

$$p = 1 - \left(1 - \frac{z\sigma_t}{2u_t}\right)^2, (0 < z\sigma_t < 4u_t) \quad (3.24)$$

[証明]

そこで、まず y_t の式を変形する。

$$\begin{aligned}
 y_t &= Lu_t + z\sqrt{L}\sigma_t \\
 &= u_t\left(L + \frac{z\sigma_t}{u_t}\sqrt{L}\right) \\
 &= u_t\left\{\left(\sqrt{L} + \frac{z\sigma_t}{2u_t}\right)^2 - \left(\frac{z\sigma_t}{2u_t}\right)^2\right\} \\
 y_t + \frac{z^2\sigma_t^2}{4u_t} &= u_t\left(\sqrt{L} + \frac{z\sigma_t}{2u_t}\right)^2
 \end{aligned} \quad (3.25)$$

式 (1) は、図 4 のような二次関数となる。

次に、ASEP と同じ形にしたいので、式 (3) を原点对称する。

$$\begin{aligned}
 -y_t + \frac{z^2\sigma_t^2}{4u_t} &= u_t\left(-\sqrt{L} + \frac{z\sigma_t}{2u_t}\right)^2 \\
 y_t - \frac{z^2\sigma_t^2}{4u_t} &= -u_t\left(\sqrt{L} - \frac{z\sigma_t}{2u_t}\right)^2
 \end{aligned} \quad (3.26)$$

式 (4) は、図 5 のようになる。

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

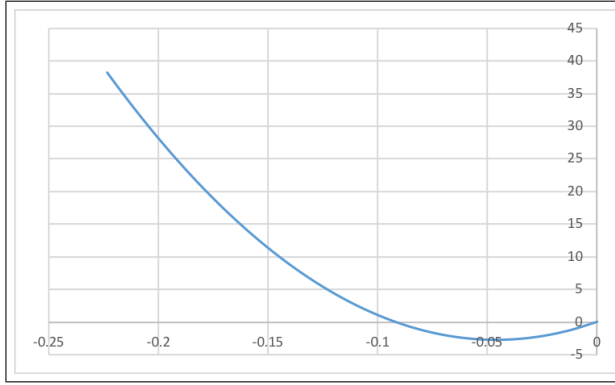


図 3.9: 目標在庫とリードタイム

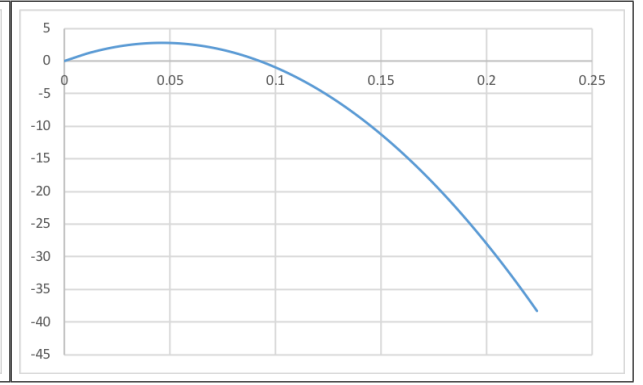


図 3.10: 目標在庫とリードタイムの原点对称

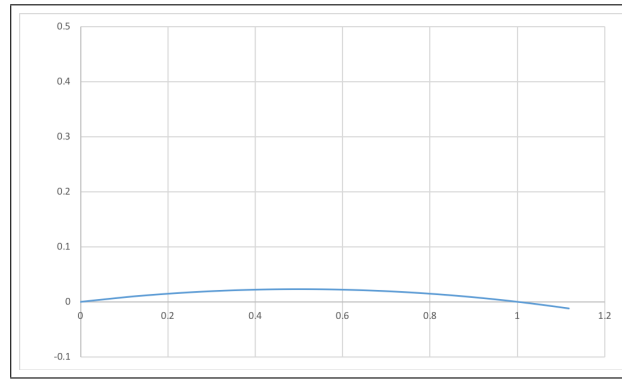


図 3.11: 目標在庫とリードタイムの軸変換後

$$Y - \beta = -u_t(X - \alpha)^2 \begin{cases} \alpha = \frac{z\sigma_t}{2u_t} \\ \beta = \frac{z^2\sigma_t^2}{4u_t} \end{cases} \quad (3.27)$$

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。

$$z\sigma_t Y - \beta = -u_t(2\alpha X - \alpha)^2 \begin{cases} X \leftarrow 2\alpha X \\ Y \leftarrow z\sigma_t Y \end{cases} \quad (3.28)$$

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

$$\begin{aligned} z\sigma_t Y - \beta &= -4\alpha^2 u_t \left(X - \frac{1}{2}\right)^2 \\ &= -\frac{z^2\sigma_t^2}{u_t} \left(X - \frac{1}{2}\right)^2 \\ Y - \frac{z\sigma_t}{4u_t} &= -\frac{z\sigma_t}{u_t} \left(X - \frac{1}{2}\right)^2 \end{aligned} \quad (3.29)$$

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 3.12: ASEP による目標在庫の式

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．

$$\begin{aligned}
\frac{z\sigma_t}{4u_t} &= \frac{1 - \sqrt{1 - p}}{2} \\
\sqrt{1 - p} &= 1 - \frac{z\sigma_t}{2u_t} \\
1 - p &= \left(1 - \frac{z\sigma_t}{2u_t}\right)^2 \\
p &= 1 - \left(1 - \frac{z\sigma_t}{2u_t}\right)^2, (0 < z\sigma_t < 4u_t)
\end{aligned} \tag{3.30}$$

移動確率 p の ASEP を示すプログラムは

数値実験並びに考察

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 4.1 に示す。

内示 \hat{D}_t は、需要予測値を表し、今回は、一定の値である。基準搬入量 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 H_t は、 $H_t = B_t + q_t$ である。工場使用量は、メーカーが必要としている部品の数のことである。つまり、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 1600 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し以下のように記号で表示する。

判定の基準

1. 繰越在庫が安全在庫目標以上ならば○を表示
2. 繰越在庫が安全在庫目標の 1/2 以上ならば□を表示
3. 繰越在庫が安全在庫目標の 1/2 未満ならば×を表示
4. 繰越在庫が 0 未満ならば××を表示 (在庫切れ)

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。

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。

内示 σ	1600 80	安目 150 1M	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		初期	月	火	水	木	金	月	火	水	木
①	内示	-	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1600	16
②	基準搬入量	-	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	13
	追加搬入量	-	0	0	0	0	0	0	0	0	
	搬入量合計	-	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
○	□	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
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 4.1: Excel 版シミュレーター

表 4.1: シミュレーションにおける判定の結果

	○	□	×	×
発注週一回	92	454	359	95
発注週二回	82	568	323	27
発注毎日	133	640	226	1

表 4.2: シミュレーションにおける在庫などの結果

	平均在庫	搬入回数	追加搬入量合計	在庫切れ回数	充足率	ブルウィップ効果
発注週一回	902	149	242960	93	0.972	2.049
発注週二回	1107	179	230200	28	0.994	1.858
発注毎日	1236	231	255244	1	0.999	1.444

おわりに

本研究の目的は、ブルウィップ効果について、シミュレーションを用いて、どのような要因があるのかを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、

また、モノの渋滞として捉え ASEP を作成するところまでは達成した

今後の課題として、ブルウィ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及びモノの渋滞としてブルウィップ効果を考えた場合のブルウィップ効果を目標在庫量による ASEP の値から導出し、実際のブルウィップ効果と比較しどれくらいの精度であるか確認することである。また、他のブルウィップ効果に関する特徴量の関係性をシミュレーションや実際のデータで確認してある法則性が得られたならば、それを元にモデルを作成することも可能である。したがって、法則性を探索することも今後の課題として挙げられるだろう。

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