

修 士 論 文

自動車運搬船における 貨物積載プランニングの席割問題

252001054 竹田陽

名古屋大学大学院情報学研究科

数理情報学専攻

2022年1月

自動車運搬船における 貨物積載プランニングの席割問題

252001054 竹田 陽

概要

ある港から複数の港を経由して自動車を積み、複数の港で自動車を降ろす自動車運搬船における貨物積載について考える。自動車運搬船に積む自動車の情報が与えられてから実際に自動車が船に積まれるまでに、席割とシミュレーションと呼ばれる二種類の作業が行われる。席割作業では船の階層内を一定間隔の大きさに区切ったホールドと呼ばれるスペースに、与えられた積載自動車リストのどの自動車を何台割り当てるかを決める。シミュレーション作業では席割作業でホールド毎に割り当てられた自動車を、自動車の向きや空きスペース、作業効率などを考慮してホールド内への配置を決定する。本研究では、席割作業を自動化するために数理最適化の技術によってコンピュータで短時間かつ効率の良い席割を出力することを目標とする。

席割問題は割当問題として定式化することができるが、特徴的な要件として以下の2つがある。一点目は自動車を船に積むあるいは船から降ろす際に、人が自動車を運転して所定の位置まで移動するための通路を確保する必要があることである。このとき既に積んだ自動車が、新たに積むもしくは降ろす自動車の進行経路上にあると、自動車は割り当てられたホールドと船の出入り口間を移動することができない。二点目は船全体の荷重バランスを考慮しなければならないことである。例えば船が海上を進む際に積まれた自動車が船の一部の領域に集中していると、船が波に揺られたときにそのまま横転してしまう可能性があり非常に危険である。

良い席割の指標について、海運会社の業務として席割を作成している作業員や自動車を船内のエリアまで運転して運ぶ運転手へのヒアリングを行った。ヒアリングから、積み降ろし時に意図しない自動車を積み下ろすことが起こりにくいこと、積み降ろしをする港が同じ自動車が船内でまとまって割り当てられていること、運転手が作業をする効率が落ちない程度のスペースが確保されていること、船のスペースを無駄にしないことに重点を置いていると考えられた。本研究ではこのような良い席割の指標を考慮した目的関数を設計する。

本研究では、良い席割を作成するための指標や特徴を考慮した数理モデルを提案する。商用の整数計画ソルバー (Gurobi Optimizer) を使用した厳密解法に基づく数理モデルと、局所探索法を用いた近似解法に基づく数理モデルの2種類を提案し、計算時間や精度の比較を行った。計算実験の結果、局所探索法を用いたモデルを用いることで、解の精度をあまり落とすことなく計算時間を短縮できることを確認した。また、局所探索における初期解生成に関して、2種類のアプローチを提案する。一つ目は、整数計画問題として定式化したモデルの線形緩和問題を解き、その解を初期解として利用するというものである。二つ目は、積み港と降ろす港が同じ注文をまとめて一つとみなし、整数計画問題を解き解を初期解として利用するというものである。提案した2種類のアプローチと、ランダムに生成した解の3種類を局所探索における初期解として探索を行い、局所探索が終了するまでの計算時間と解の精度の比較を行う。

A mathematical modeling for the stowage planning problem

252001054 Kiyoshi Takeda

Abstract

We consider the cargo loading of a car carrier, which loads cars from one port through several ports and unloads them at several ports. Two kinds of operations called "stowage planning" and "simulation" are carried out after the information of cars to be loaded on a car carrier is given. In the stowage planning work, they decide how many cars from the given list of loaded cars should be assigned to the spaces called holds, which are divided into certain intervals in the ship's hierarchy. In the simulation work, the cars assigned to each hold in the stowage planning work are determined to be placed in the hold considering the direction of the cars, available space, and work efficiency. In this study, we aim to automate the work of stowage planning by using mathematical optimization techniques to output efficient stowage planning in a short time.

The stowage planning problem can be formulated as an assignment problem, and there are two characteristic requirements. The first is that when loading or unloading a car onto or off a ship, it is necessary to secure a passage for a person to drive the car to a certain position. In this case, if a car already loaded is in the path of a car to be newly loaded or unloaded, the car cannot move between the assigned hold and the entrance of the ship. Secondly, the load balance of the entire ship must be taken into account. For example, if the loaded cars are concentrated in some areas of the ship as the ship moves through the sea, it is very dangerous that the ship may roll over when it is rocked by waves.

From the interviews, we have confirmed that it is important not to cause unintended cars to be unloaded during loading and unloading, that cars with the same port of loading and unloading are placed close to each other on the ship, that there is enough space for the driver to work efficiently, and that the space on the ship is not wasted. In this study, we design an objective function that takes these indicators of good stowage planning into account.

In this study, we propose a mathematical model that takes into account indicators and features for creating a good stowage planning. Two types of mathematical models are proposed: one is based on an exact solution method using an integer programming solver, and the other is based on an approximate solution method using a local search method, and the computation time and accuracy are compared. As a result of computational experiments, it was confirmed that the model using the local search method can reduce the computation time without losing much accuracy of the solution. We also propose two approaches to generate initial solution in local search. The first one is to solve the linear relaxation problem of the model formulated as an integer programming problem and use the solution as the initial solution. The second approach is to consider all orders with the same loading and unloading ports as a single order, solve the integer programming problem, and use the solution as the initial solution. We compare the computation time and the accuracy of the solution by using the proposed two approaches and a randomly generated solution as the initial solution in the local search.

目次

| | | |
|-------|------------------|----|
| 第 1 章 | はじめに | 1 |
| 第 2 章 | 問題設定 | 2 |
| 2.1 | 用語定義 | 2 |
| 2.2 | 入力情報 | 3 |
| 2.3 | 出力 | 4 |
| 第 3 章 | 定式化 | 5 |
| 3.1 | 記号の定義 | 5 |
| 3.2 | 制約 | 8 |
| 3.3 | 目的関数 | 8 |
| 3.4 | 定式化 | 10 |
| 3.5 | モデル SP1-2 | 11 |
| 3.5.1 | 制約 | 11 |
| 3.5.2 | 目的関数 | 12 |
| 3.5.3 | 定式化 | 13 |
| 第 4 章 | MIP を用いた計算実験 | 15 |
| 4.0.1 | 解くことのできる問題例の規模 | 15 |
| 第 5 章 | 提案手法 2 | 16 |
| 5.1 | ヒューリスティックを用いるモデル | 16 |
| 5.1.1 | ホールドの統合 | 16 |
| 5.1.2 | 解の表現方法 | 16 |
| 5.2 | 提案手法 | 16 |
| 5.2.1 | 局所探索法 | 16 |
| 5.2.2 | 初期解の生成 | 16 |
| 5.2.3 | 近傍操作 | 18 |
| 5.2.4 | 評価関数 | 18 |
| 5.2.5 | 近傍操作における計算時間の短縮 | 18 |
| 第 6 章 | 計算実験 | 19 |
| 6.0.1 | 計算時間の短縮 | 19 |
| 6.0.2 | MIP モデルとの比較 | 19 |
| 第 7 章 | まとめ | 20 |
| | 参考文献 | 22 |

第1章 はじめに

複数の港で荷物を船に積み、複数の港で降ろす運搬船を考える。積荷の種類としては燃料、原料など多岐に渡るが本研究では自動車を運搬する船を考える。一般的に自動車運搬船は、自動車を船の一定間隔で区切られたホールドと呼ばれるスペースにどの自動車を何台割り当てるかを考える席割作業を行い、その後席割作業で割り当てられた自動車に対して向きと場所考慮して一台ずつ船内の領域に配置するシミュレーション作業をする。現状自動車を輸送する会社はこの作業を人手で行っているが少なくとも席割作業に3時間、シミュレーション作業に4時間かかることから、多大な人件費と時間をかける必要があり直前の追加注文等に対応が出来ないという問題点がある[1]。本研究ではこの問題を解決するために、席割作業とシミュレーション作業それぞれについて数理最適化技術を用いることで、コンピューター計算により短時間で有効な席割とシミュレーションを出力することを目標とする。ただし本稿では研究の第一段階として、席割作業とシミュレーション作業のうち席割作業の自動化に対して検証した結果を記す。

本研究で扱う席割作業の概要について述べる。様々な種類の車を港 A から港 B まで輸送するというような積載自動車の注文リストを受け取る。注文リストを受け取ったプランナーと呼ばれる席割を作成する作業者は好ましい席割になるように、注文の船内スペースへの割当を考える。席割作成における前提条件について説明する。例えば船内の特定の領域に積まれている自動車よりも奥に積まれている自動車が、ある港 C で降ろされて空きスペースが発生したとする。この場合次の港 D で積む自動車があればその自動車の積みやすさのために、船内に積んだ自動車を奥側に詰めて手前の領域を確保するというような既に積まれた自動車の航海中の移動は原則しない。また自動車は全てのホールドに容易にアクセスすることは出来ない。例えば本稿の実験で扱う自動車運搬船は12階構造の内5階のみに外部から自動車を入れるスロープがあり、船内の奥側ホールドにアクセスしたい場合はそのホールドにアクセスする際に通過するホールドに十分な空きスペースがないとアクセスすることが出来ない。

本稿では第2章で席割問題に対する詳細な問題設定や、本研究で扱う自動車輸送航海における専門用語について定義する。第3章では注文に含まれる自動車一つ一つをどの領域に割り当てるかを最適化する数理モデルと、そのモデルに登場する本研究独自の制約や好ましい席割作成のための目的関数を説明する。第4章では提案した数理モデルと商用ソルバーを用いて、実際の過去の航海データを基に求解実験を行い、比較実験を行う。

第2章 問題設定

様々な国で複数の港を経由し、自動車を輸送する運搬船を想定する。このとき乗用車 100 台を港 A から港 B, トラック 30 台を港 C から港 D というような各注文を、運搬船の階層毎に一定の広さで区切られたスペースへの割当を計画する。この作業を席割作業 (stowage plan)[3] という。本稿では席割作業の自動化の初期段階として、単純な船の構造データを用いて実験する。また実際の席割業務では積載する自動車の種類が多様であるため、ショベルカーやブルドーザーなどの建機は自動車の高さや重さが乗用車とは大きく異なるので特定の領域にしか収容出来ないという問題がある。これに対して本稿では自動車を全て乗用車とし、船内の任意領域においてどの自動車も積載が可能と言う条件で席割を作成する。この章では一般的な船への自動車積載における専門用語の定義、席割作業における入力情報や出力情報の説明をする。

2.1 用語定義

本研究で扱う船の航海等に関する専門用語の定義をする。

- 席割
注文一つ一つを船のホールド割り当てる作業。
- シミュレーション
席割で決まった自動車を一台ずつホールド内の領域に貼り付ける作業。
- プランナー
席割やシミュレーションを考える作業者。
- ギャング
港で自動車をホールドまで運転して積み降ろしをする作業者。
- デッキ
船の内部の階層。
- ホールド
各デッキ内を一定間隔の領域で仕切られた空間。
- ランプ
上下デッキに移動するために各デッキの特定ホールドについているスロープ。
- 注文
乗用車 100 台を港 A から港 B へ輸送, トラック 30 台を港 C から港 D へ輸送というような積載自動車の情報とそれらの積み地と揚げ地に関する情報。
- 積み地
注文における自動車を積む港。

- 揚げ地
注文における自動車を降ろす港.
- RT (revenue ton)
基準となる車一台の面積に対する各注文の車の面積の割合. 本研究ではこれを資源要求量として扱う [4].
- ユニット数
各注文に含まれる自動車の台数.

2.2 入力情報

本研究で扱う二種類の情報について述べる.

- 注文情報
本稿では注文内に含まれる情報のうち注文番号, 積み地と揚げ地, ユニット数, 積載自動車の RT, 自動車の重量情報を扱う.
- 船体情報
輸送に使う船のデッキやホールド番号, 各ホールドへアクセスするために通るホールドや各ホールドの許容収容量などの船の内部構造に関する情報.

入力情報のうち注文情報の例を表 2.1 に, 船体情報の例を表 2.2 に示す.

表 2.1: 注文情報の例

| 注文番号 | 積み地 | 揚げ地 | ユニット数 | RT | 重さ (kg) |
|------|-----|-----|-------|------|---------|
| 1 | L1 | D1 | 20 | 1.43 | 1480 |
| 2 | L1 | D1 | 200 | 1.51 | 2680 |
| 3 | L1 | D2 | 50 | 1.57 | 2580 |
| 4 | L2 | D1 | 14 | 1.67 | 1720 |
| 5 | L2 | D2 | 150 | 1.18 | 1810 |

表 2.2: 船体情報の例

| ホールド番号 | デッキ番号 | 収容量 | 隣のホールド |
|--------|-------|-----|--------------------|
| 1-2 | 1 | 80 | 1-3, 2-2 |
| 1-3 | 1 | 100 | 1-2 |
| 2-1 | 2 | 25 | 2-2 |
| 2-2 | 2 | 100 | 1-2, 2-1, 2-3, 3-2 |
| 2-3 | 2 | 150 | 2-2 |
| 3-1 | 3 | 30 | 3-2 |
| 3-2 | 3 | 200 | 2-2, 3-1, 3-3 |
| 3-3 | 3 | 200 | 3-2, Exit |

2.3 出力

入力情報を元に様々な条件を考慮して注文番号 1 番を 3 デッキ 1 ホールドに 30 台中 30 台割り当てる, 注文番号 2 番を 2 デッキ 2 ホールドに 200 台中 40 台割り当てる, というようなエクセルファイル形式の席割を出力する. 出力結果の例を表 2.3 に示す.

表 2.3: 出力結果の例

| 注文番号 | 積み地 | 揚げ地 | 割当先 | 積載台数 | ユニット数 |
|------|-----|-----|-----|------|-------|
| 1 | L1 | D1 | 3-1 | 30 | 30 |
| 2 | L1 | D1 | 2-2 | 40 | 200 |
| 2 | L1 | D1 | 3-2 | 60 | 200 |
| 2 | L1 | D1 | 3-3 | 60 | 200 |
| 3 | L1 | D2 | 2-3 | 50 | 50 |
| 4 | L2 | D1 | 2-1 | 14 | 14 |
| 5 | L2 | D2 | 1-2 | 67 | 150 |
| 5 | L2 | D2 | 1-3 | 83 | 150 |

第3章 定式化

この章では各注文に含まれる自動車を、どのホールドに何台割り当てるかを最適化する複数の数理モデルを提案する。モデルは二種類ありプランナー側の要望を全て目的関数で表したモデル SP1-1 と、求解時間削減のため一部の目的関数を制約化したモデル SP1-2 を紹介する。

3.1 記号の定義

本研究における変数と定数記号の定義をする。本研究の変数の定義を表 3.1 に、定数の定義を表 3.2 に記載する。

表 3.1: 変数の定義

| 変数 | 変数の説明 |
|-------------------|---|
| v_{ij} | 注文 j をホールド i に n 台割り当てるとき $v_{ij} = n$ |
| x_{ij} | 注文 j をホールド i に割り当てるとき $x_{ij} = 1$ そうでないとき $x_{ij} = 0$ |
| n_{it} | 港 t でのホールド i の残容量が b'_i のとき $n_{it} = b'_i$ |
| c_{ij} | ホールド i に大きい注文 j を 100 台以下に分割して積むとき $c_{ij} = 1$ そうでないとき $c_{ij} = 0$ |
| $c^1_{i_1 i_2 j}$ | ホールドペア (i_1, i_2) に 1. 大きい注文 j_1 を分割して積むとき $c^1_{i_1 i_2 j_1} = p^{\text{cl}}_{\text{large}}$ 2. 小さい注文 j_2 を分割して積むとき $c^1_{i_1 i_2 j_2} = p^{\text{cl}}_{\text{small}}$ 3. それら以外のとき $c^1_{i_1 i_2 j} = 0$ |
| $c^2_{i_1 i_2 j}$ | 分割した大きい注文 j_1 を 1. 隣のホールドペア (i_1, i_2) に積むとき $c^2_{i_1 i_2 j_1} = n_p^{\text{c2}}_{\text{large}}$ 2. 同デッキの隣ではないホールドペア (i_1, i_2) に積むとき $c^2_{i_1 i_2 j_2} = s_p^{\text{c2}}_{\text{large}}$ 分割した小さい注文 j_2 を 3. 隣のホールドペア (i_1, i_2) に積むとき $c^2_{i_1 i_2 j_2} = n_p^{\text{c2}}_{\text{small}}$ 4. 同デッキの隣ではないホールドペア (i_1, i_2) に積むとき $c^2_{i_1 i_2 j_2} = s_p^{\text{c2}}_{\text{small}}$ 5. それら以外のとき $c^2_{i_1 i_2 j} = 0$ |
| m_{it} | ホールド i が港 t で作業効率充填率を超えているとき $m_{it} = 1$ そうでないとき $m_{it} = 0$ |
| m_{ijt} | 港 t で注文 j をホールド i から積み降ろしを行う際、 n 個の通過ホールドで作業効率充填率を超えそこを v 台車が通るとき $m_{ijt} = vn$ |

| | |
|-------------------------------|---|
| k_{it}^1 | ホールド i が港 t で許容充填率を超えているとき $k_{it}^1 = 1$ そうでないとき $k_{it}^1 = 0$ |
| k_{it}^2 | ホールド i の残容量が 1RT を超えているとき $k_{it}^2 = 1$ そうではないとき $k_{it}^2 = 0$ |
| k_{it}^3 | ホールド i が港 t で許容充填率を超えてそれよりの奥のホールドの中で 1RT を超えたホールドが n 個あるとき $k_{it}^3 = n$ ホールド i が港 t で許容充填率を超えていないとき $k_{it}^3 = 0$ |
| y_{it}^{keep} | ホールド i の中で港 t を通過する注文があるとき $y_{it}^{\text{keep}} = 1$ そうでないとき $y_{it}^{\text{keep}} = 0$ |
| $y_{it_1 t_2}$ | ホールド i の中で港 t_1 で積んで港 t_2 で降ろす注文があるとき $y_{it_1 t_2} = 1$ そうでないとき $y_{it_1 t_2} = 0$ |
| $z_{it_1 t_2}$ | ホールド i の中で港 t_2 を通過する注文があり港 t_2 で降ろす注文の中に港 t_1 で積んだ注文があるとき $z_{i_1 i_2 t_1 t_2} = 1$ そうでないとき $z_{it_1 t_2} = 0$ |
| $y_{i_1 i_2 t}^{\text{load}}$ | 隣接ホールドペア (i_1, i_2) の中で港 t で積む注文があるとき $y_{i_1 i_2 t}^{\text{load}} = 1$ そうでないとき $y_{i_1 i_2 t}^{\text{load}} = 0$ |
| $y_{i_1 i_2 t}^{\text{keep}}$ | 隣接ホールドペア (i_1, i_2) の中で港 t を通過する注文があるとき $y_{i_1 i_2 t}^{\text{keep}} = 1$ そうでないとき $y_{i_1 i_2 t}^{\text{keep}} = 0$ |
| $y_{i_1 i_2 t}^{\text{dis}}$ | 隣接ホールドペア (i_1, i_2) の中で港 t で降ろす注文があるとき $y_{i_1 i_2 t}^{\text{dis}} = 1$ そうでないとき $y_{i_1 i_2 t}^{\text{dis}} = 0$ |
| $z_{i_1 i_2 t}^1$ | 隣接ホールドペア (i_1, i_2) の中で港 t を通過する注文と積む注文があるとき $z_{i_1 i_2 t}^1 = 1$ そうでないとき $z_{i_1 i_2 t}^1 = 0$ |
| $z_{i_1 i_2 t}^2$ | 隣接ホールドペア (i_1, i_2) の中で港 t を通過する注文と降ろす注文があるとき $z_{i_1 i_2 t}^2 = 1$ そうでないとき $z_{i_1 i_2 t}^2 = 0$ |

表 3.2: 定数の定義

| 定数 | 定数の説明 |
|---------------------|------------------------|
| T | 港の集合 |
| T^c | チェックポイント港の集合 |
| L | 積み地の集合 |
| D | 揚げ地の集合 |
| K | 船のデッキの集合 |
| J | 注文の集合 |
| J^{large} | ユニット数 100 台以上の大きい注文の集合 |
| J^{small} | ユニット数 100 台以下の小さい注文の集合 |
| J_t^{load} | 港 t で載せる注文の集合 |
| J_t^{keep} | 港 t を通過する注文の集合 |
| J_t^{dis} | 港 t で降ろす注文の集合 |

| | |
|---------------------------------|--|
| J_t^{lk} | J_t^{load} と J_t^{keep} の和集合 |
| J_t^{ld} | J_t^{load} と J_t^{dis} の和集合 |
| I | 船のホールドの集合 |
| I^{lamp} | ランプがついているホールドの集合 |
| I^{next} | 隣同士のホールドペアの集合 |
| I^{same} | 同一デッキ内にあるホールドペアの集合 |
| \bar{I} | 隣接しているホールドペアの集合 |
| I^{num} | 船のホールド総数 |
| I_k^{deck} | デッキ k のホールドの集合 |
| I_i^{back} | ホールド i よりも奥のホールドの集合 |
| I_i^* | ホールド i に辿り着くまでに通るホールドの集合 |
| u_j | 注文 j に含まれる自動車の台数 |
| g_j | 注文 j における自動車一台の重量 |
| a_j | 注文 j における自動車一台の RT |
| b_i | ホールド i の総面積 |
| δ_i^{h} | 船の横方向のホールド i の重み |
| d^{s} | 最大許容デッドスペース |
| f_1^{h} | 船の横方向の後方許容値 |
| f_2^{h} | 船の横方向の前方許容値 |
| δ_i^{v} | 船の縦方向のホールド i の重み |
| f^{v} | 船の縦方向の上方許容値 |
| \bar{q}_i | ホールド i における許容充填率 |
| \bar{q}_i^{s} | ホールド i における作業効率充填率 |
| δ_i^{n} | ホールド i の残 RT 利得 |
| p^{c} | 変数 c_{ij} のペナルティ重み |
| p^{k} | 変数 k_{it}^3 のペナルティ重み |
| p^{z} | 変数 $z_{it_1t_2}$ のペナルティ重み |
| p_1^{z} | 変数 $z_{i_1i_2t_1t_2}^1$ のペナルティ 1 |
| p_2^{z} | 変数 $z_{i_1i_2t_1t_2}^2$ のペナルティ |
| $p_{\text{large}}^{\text{c1}}$ | 大きい注文の変数 $c_{i_1i_2j}^1$ のペナルティ |
| $p_{\text{small}}^{\text{c1}}$ | 小さい注文の変数 $c_{i_1i_2j}^1$ のペナルティ |
| $p_{\text{large}}^{\text{sc2}}$ | 大きい注文の変数 $c_{i_1i_2j}^2$ の緩和量 1 |
| $p_{\text{large}}^{\text{nc2}}$ | 大きい注文の変数 $c_{i_1i_2j}^2$ の緩和量 2 |
| $p_{\text{small}}^{\text{sc2}}$ | 小さい注文の変数 $c_{i_1i_2j}^2$ の緩和量 1 |
| $p_{\text{small}}^{\text{nc2}}$ | 小さい注文の変数 $c_{i_1i_2j}^2$ の緩和量 2 |
| w_1 | 目的関数 (a) の重み |
| w_2 | 目的関数 (b) の重み |
| w_3 | 目的関数 (c) の重み |
| w_4 | 目的関数 (d) の重み |
| w_5 | 目的関数 (e) の重み |
| w_6 | 目的関数 (f) の重み |

3.2 制約

モデル SP1-1 で考慮する本研究の独自の制約について記す。

(a) 自動車移動経路に関する制約

ある港において注文が運搬船内の特定のホールドで積み降ろしがあるとき、自動車がホールドへ到達するためには船の入口とホールドの間で通過する任意のホールドに対して自動車を通るための道を作る必要がある。従って、本研究では各ホールドに対して自動車の移動通路が十分確保出来る許容充填率を定義し、任意の港で各ホールドに注文を積むときや各ホールドから注文を降ろすときには、入口とそのホールドの間で通過する全てのホールドで、その港における充填率が許容充填率以下であることが必要である。本研究ではこれを制約にすることで、現実的に自動車の積み降ろしが不可能になる席割を禁止する。

(b) 船内重量バランスに関する制約

運搬船で自動車を運ぶ際に船の前方や後方へ自動車を詰め込みすぎたり、船の上方へ自動車を詰め込みすぎると船が傾いたときにバランスを崩しそのまま横転してしまう可能性がある [5]。本研究ではこの問題を考慮するため、過去 10 回分の航海データを解析することによりその航海内での運搬船の重量バランスを数値化した。その結果得られた 10 回分の航海データの中で船内重量バランスが最も偏ったときを閾値とし、運搬船の上下方向と前後方向それぞれに対して、各港において運搬船から降ろす注文を全て降ろしたとき、または港で積む注文を全て積んだときについて船内重量バランスが閾値を超えてしまうような自動車の割当を禁止する。

3.3 目的関数

席割に関するプランナーやギャングとの意見交換や席割作業を実際に体験することで、プランナーは席割を考える上で注文の積み間違えや降ろし間違えが起こらないような席割や、ギャングにとって効率が良いような席割を目指していることが分かった。本研究では、このような席割を実現するための 6 つの目的関数のパラメータを提案する。

(a) 一つのホールド内の降ろし地を揃える

ある港においてホールドから注文を降ろす場合、同じホールド内に揚げ地の異なる注文が複数存在していると注文の降ろし間違いが発生する可能性がある。本研究では揚げ地において各ホールド内で揚げ地を通過する注文があるときに、その揚げ地で降ろす注文があるとペナルティが発生する。またこのとき更に降ろす注文の中で積み地が異なる注文が複数含まれていたとする。この場合席割作業の次にシミュレーション作業を行う際、プランナーは降ろし間違えを防ぐため揚げ地が同じ注文は出来るだけホールド内の一つの領域に行き渡るようにホールド内のスペース配分などを考慮しなければならない。このようなプランナーの負担を考え、この場合は降ろす注文の中に含まれる相異なる積み地の分だけ更にペナルティが加算される。

(b) 船内で注文の積み降ろし地を揃える

ギャング達とのヒアリングで、積み間違いや降ろし間違いを防ぐためになるべく積み地や揚げ地が同じ注文は船内の同じ場所で固めておきたいという要望があった。本研究ではこの要望に応えるために隣接ホールドペアを用意した。隣接ホールドペアとは隣同士に位置するホールド同士のペアと、ランプで繋がったホールド同士のペアのことを指す。各隣接ホールドペアに対して積み地

や揚げ地が異なっている注文が存在していると、その数分ペナルティが発生する。ただし、プランナーの要望で積み地がバラけてしまっても、揚げ地はなるべく固めたいとの意見をいただいたため、目的関数 (b) のペナルティ重みは揚げ地のペナルティ重みを積み地よりも重く設定している。

(c) 作業効率充填率を考慮する

ある港で注文の積み降ろしのために自動車をホールドから出すときやホールドに自動車を入れるときに、そのホールドと入口の間で通過するホールドにはその港を通過する注文が一定数存在する。この注文がホールドの領域に対して一定量以上の場合、プランナーはそのホールドを自動車を通れるための道を作る必要がありホールド内における自動車のスペース配分を考える必要がある。またギャングは作られた道に自動車を通さなければいけないため、自動車の移動に慎重になり全体の作業効率が落ちる可能性が高い。本研究ではこのように作業効率が落ちないための各ホールド毎の作業効率充填率を設定し、これを上回ったホールドを自動車が通過する場合にペナルティが発生する。

(d) デッドスペースを作らない

注文の合計資源要求量が船の合計収容量より十分小さい場合、特定のホールドに空きスペースが出来る。このスペースが入口付近にあれば追い積みという港での突然の追加注文を積むことに対応出来るが、空きスペースが出来たホールドに到達するまでに通るホールドが許容充填率を上回っている場合は、このスペースに追い積みをする事は出来ない。このような空きスペースのことをデッドスペースと言う。目的関数 (d) ではランプで繋がった船のホールドが許容充填率を超え特定デッキ間の移動ができない状態になったとき、そのホールドよりも奥にあるホールドの中で、指定された最大許容デッドスペースよりも大きいデッドスペースがあるホールドが存在するときに大きいペナルティが発生する。

(e) 残容量をなるべく入口付近に寄せる

船の入口に近いホールドにまだ自動車を入れることのできるスペースがあると船への追い積みに対応できる。また、研究で扱う船は追い積みに対応しやすい5デッキに残容量をなるべく残したいとのプランナーから要望があった。目的関数 (e) では、積載自動車を全て積み終わる最後の積み地をチェックポイントとし、チェックポイントで5デッキや入口に近いホールドに対して残容量が多いほど全体目的関数のペナルティを減らす利得が発生する。

(f) 注文の分割ルールを守る

注文の資源要求量は、あるホールドに割り当てる注文の車のユニット数とその自動車一台の RT の積で表現する。従って注文に含まれる自動車のユニット数が膨大な場合、どのホールドにもその注文を割り当てることが出来ないという問題が発生する。この場合は注文の容量を適当な大きさに分割して複数ホールドへ収容する必要がある。実際の席割プランニング上ではこの場合、まず注文に含まれる合計ユニット数が 100 台以上の大きい注文と小さい注文に分類する。小さい注文については、分割して異なるホールドに入れるとギャングが自動車を積むときに混乱を招きやすいため基本的には分割をすることはないが、隣りあったホールド同士にちょうど良いスペースがあるときだけは分割してそれぞれのホールドに入れる。目的関数 (f) では小さい注文に関して、隣り合ったホールド同士以外に分割して注文を入れる場合は大きいペナルティが発生する。大きい注文については一つのホールドに全てを入れることは不可能なため分割が必要であるが、100 台以下の小さいサイズに分割してしまうとホールドの挿入先が増えてギャングの負担が増えるため、100 台以下で分割した場合はペナルティが発生する。更に分割した注文を二つの異なるデッキ内

のホールドに分割した場合, 同デッキ内の隣接しないホールドに分割した場合, 同デッキ内の隣接ホールドに分割した場合の順に大きいペナルティがかかる.

3.4 定式化

定式化を行う.

$$\begin{aligned}
\min \quad & w_1 p^z \sum_{i \in I} \sum_{t_1 \in L} \sum_{t_2 \in D} z_{it_1 t_2} + w_2 \sum_{i_1 \in I} \sum_{i_2 \in I} (p_1^z \sum_{t_1 \in L} z_{i_1 i_2 t_1}^1 + p_2^z \sum_{t_2 \in D} z_{i_1 i_2 t_2}^2) \\
& + w_3 \sum_{i \in I} \sum_{j \in J} \sum_{t \in T} m_{ijt} + w_4 p^k \sum_{i \in I^{\text{lamp}}} \sum_{t \in L} k_{it}^3 - w_5 \sum_{i \in I} \sum_{t \in T^c} \delta_i^n n_{it} \\
& + w_6 \left(\sum_{i_1 \in I} \sum_{i_2 \in I} \sum_{j \in J} c_{i_1 i_2 j}^1 - c_{i_1 i_2 j}^2 + p^c \sum_{j \in J^{\text{large}}} c_{i_1 j} \right) \tag{3.1}
\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
\text{s.t.} \quad & x_{ij} \in \{0, 1\}, y_{it}^{\text{keep}} \in \{0, 1\}, y_{it_1 t_2} \in \{0, 1\}, z_{it_1 t_2} \in \{0, 1\}, y_{i_1 i_2 t}^{\text{load}} \in \{0, 1\}, \\
& y_{i_1 i_2 t}^{\text{keep}} \in \{0, 1\}, y_{i_1 i_2 t}^{\text{dis}} \in \{0, 1\}, c_{ij} \in \{0, 1\}, m_{it} \in \{0, 1\}, k_{it}^1 \in \{0, 1\}, k_{it}^2 \in \{0, 1\}, \\
& 0 \leq z_{i_1 i_2 t}^1, 0 \leq z_{i_1 i_2 t}^2, 0 \leq m_{ijt}, 0 \leq k_{it}^3, 0 \leq n_{it}, 0 \leq c_{i_1 i_2 j}^1, 0 \leq c_{i_1 i_2 j}^2, \\
& 0 \leq v_{ij} \leq u_j, \quad \forall i \in I, \forall j \in J, \forall t \in T. \tag{3.2}
\end{aligned}$$

$$\sum_{i \in I} v_{ij} = u_j, \quad j \in J. \tag{3.3}$$

$$\sum_{j \in J} a_j v_{ij} \leq b_i, \quad i \in I. \tag{3.4}$$

$$\sum_{j \in J_t^{\text{keep}}} \frac{a_j v_{ij}}{b_i} \geq \bar{q}_i^s + m_{it}, \quad i \in I, t \in T. \tag{3.5}$$

$$\sum_{i_2 \in I_{i_1}^*} m_{i_2 t} v_{i_1 j} \leq m_{i_1 j t}, \quad i_1 \in I, j \in J_t^{\text{ld}}, t \in T. \tag{3.6}$$

$$\sum_{j \in J_t^{\text{lk}}} \frac{a_j v_{ij}}{b_i} \leq k_{it}^1 + \bar{q}_i, \quad i \in I^{\text{lamp}}, t \in L. \tag{3.7}$$

$$\sum_{j \in J_t^{\text{lk}}} \frac{a_j v_{ij} + d^s}{b_i} \geq 1 - k_{it}^2, \quad i \in I, t \in L. \tag{3.8}$$

$$\sum_{j_1 \in J_t^{\text{keep}}} \frac{a_{j_1} v_{i_1 j_1}}{b_{i_1}} \leq \bar{q}_{i_2} + 1 - x_{i_2 j_2}, \quad i_1 \in I_{i_2}^*, i_2 \in I, j_2 \in J_t^{\text{ld}}, t \in T. \tag{3.9}$$

$$\sum_{j \in J_t^{\text{lk}}} a_j v_{ij} \leq b_i - n_{it}, \quad i \in I, t \in T^c. \tag{3.10}$$

$$\sum_{i_2 \in I_{i_1}^{\text{back}}} k_{i_2 t}^2 + I^{\text{num}}(k_{i_1 t}^1 - 1) \leq k_{i_1 t}^3, \quad i \in I^{\text{lamp}}, t \in L. \tag{3.11}$$

$$\frac{v_{ij}}{u_j} \leq x_{ij}, \quad i \in I, j \in J. \quad (3.12)$$

$$f_1^h \leq \delta_i^h g_j v_{ij} \leq f_2^h, \quad i \in I, j \in J_t^{\text{keep}} \cup J_t^{\text{lk}}, t \in T. \quad (3.13)$$

$$\delta_i^v g_j v_{ij} \leq f^v, \quad i \in I, j \in J_t^{\text{keep}} \cup J_t^{\text{lk}}, t \in T. \quad (3.14)$$

$$x_{ij} \leq y_{it}^{\text{keep}}, \quad i \in I, j \in J_t^{\text{keep}}, t \in T. \quad (3.15)$$

$$x_{ij} \leq y_{it_1 t_2}, \quad i \in I, j \in J_{t_1}^{\text{load}} \cap J_{t_2}^{\text{dis}}, t_1, t_2 \in T. \quad (3.16)$$

$$z_{it_1 t_2} \leq y_{it_2}^{\text{keep}}, \quad i \in I, j \in J_{t_2}^{\text{keep}}, t_1, t_2 \in T. \quad (3.17)$$

$$z_{it_1 t_2} \leq y_{it_1 t_2}, \quad i \in I, j \in J_{t_2}^{\text{keep}}, t_1, t_2 \in T. \quad (3.18)$$

$$y_{it_1 t_2} + y_{it_2}^{\text{keep}} - 1 \leq z_{it_1 t_2}, \quad i \in I, t_1, t_2 \in T. \quad (3.19)$$

$$x_{i_1 j} + x_{i_2 j} \leq 2y_{i_1 i_2 t}^{\text{load}}, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, j \in J_t^{\text{load}}, t \in T. \quad (3.20)$$

$$x_{i_1 j} + x_{i_2 j} \leq 2y_{i_1 i_2 t}^{\text{keep}}, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, j \in J_t^{\text{keep}}, t \in T. \quad (3.21)$$

$$x_{i_1 j} + x_{i_2 j} \leq 2y_{i_1 i_2 t}^{\text{dis}}, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, j \in J_t^{\text{dis}}, t \in T. \quad (3.22)$$

$$y_{i_1 i_2 t}^{\text{load}} + y_{i_1 i_2 t}^{\text{keep}} - 1 \leq z_{i_1 i_2 t}^1, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, t \in L. \quad (3.23)$$

$$y_{i_1 i_2 t}^{\text{dis}} + y_{i_1 i_2 t}^{\text{keep}} - 1 \leq z_{i_1 i_2 t}^2, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, t \in D. \quad (3.24)$$

$$c_{ij} \geq x_{ij} - \frac{v_{ij}}{100}, \quad i \in I, j \in J^{\text{large}}. \quad (3.25)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^1 \geq p_{\text{large}}^{\text{c1}}(x_{i_1 j} + x_{i_2 j} - 1), \quad i_1, i_2 \in I, j \in J^{\text{large}}. \quad (3.26)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^2 \leq p_{\text{large}}^{\text{nc2}} x_{i_1 j}, \quad i_1, i_2 \in I^{\text{next}}, j \in J^{\text{large}}. \quad (3.27)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^2 \leq p_{\text{large}}^{\text{nc2}} x_{i_2 j}, \quad i_1, i_2 \in I^{\text{next}}, j \in J^{\text{large}}. \quad (3.28)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^2 \leq p_{\text{large}}^{\text{sc2}} x_{i_1 j}, \quad i_1, i_2 \in I^{\text{same}}, j \in J^{\text{large}}. \quad (3.29)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^2 \leq p_{\text{large}}^{\text{sc2}} x_{i_2 j}, \quad i_1, i_2 \in I^{\text{same}}, j \in J^{\text{large}}. \quad (3.30)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^1 \geq p_{\text{small}}^{\text{c1}}(x_{i_1 j} + x_{i_2 j} - 1), \quad i_1, i_2 \in I, j \in J^{\text{small}}. \quad (3.31)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^2 \leq p_{\text{small}}^{\text{nc2}} x_{i_1 j}, \quad i_1, i_2 \in I^{\text{next}}, j \in J^{\text{small}}. \quad (3.32)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^2 \leq p_{\text{small}}^{\text{nc2}} x_{i_2 j}, \quad i_1, i_2 \in I^{\text{next}}, j \in J^{\text{small}}. \quad (3.33)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^2 \leq p_{\text{small}}^{\text{sc2}} x_{i_1 j}, \quad i_1, i_2 \in I^{\text{same}}, j \in J^{\text{small}}. \quad (3.34)$$

$$c_{i_1 i_2 j}^2 \leq p_{\text{small}}^{\text{sc2}} x_{i_2 j}, \quad i_1, i_2 \in I^{\text{same}}, j \in J^{\text{small}}. \quad (3.35)$$

3.5 モデル SP1-2

モデル SP1 では目的関数のパラメータが多いことにより、満足する席割を実務上利用できる有効な時間内で計算することが出来ない可能性がある。このような問題を解決するためにモデル SP2 では注文の分割ルールの目的関数を制約化する。

3.5.1 制約

モデル SP1-2 ではモデル SP1-1 で考慮した制約 (a), (b) に加えて、モデル SP1-1 の目的関数 (f) を制約化した制約 (c) を追加する。

(c) 注文の分割ルールを守る

最初に注文を 100 台以下の小さい注文と 100 台以上 500 台以下の大きい注文と 500 台以上の巨大な注文に分割する。小さい注文についてはモデル SP1-1 と同じようにギャングの効率を考え分割をしない。大きい注文に関しては一つのホールドでは全ての自動車が入りきらないことがあるので、1 つのデッキ内に注文に含まれる全ての自動車が収まるようにする。巨大な注文についてはユニット数が 500 台以上 1000 台以下の場合には二等分、1000 台以上 1500 台以下の場合には三等分し別々の注文としてから大きい注文に加える。また等分した注文は別々のデッキに載せ、大きい注文と同様に 1 つのデッキ内に全ての自動車が収まるようにする。制約 (c) のフローチャートを図 3.1 に記す。

図 3.1: 制約 (c) のフローチャート

3.5.2 目的関数

モデル SP1-1 における目的関数 (a) から (e) をモデル SP1-2 の目的関数とする。

3.5.3 定式化

モデル SP1-2 の定式化をする.

$$\begin{aligned} \min \quad & w_1 p^z \sum_{i \in I} \sum_{t_1 \in L} \sum_{t_2 \in D} z_{it_1 t_2} + w_2 \sum_{i_1 \in I} \sum_{i_2 \in I} (p_1^z \sum_{t_1 \in L} z_{i_1 i_2 t_1}^1 + p_2^z \sum_{t_2 \in D} z_{i_1 i_2 t_2}^2) \\ & + w_3 \sum_{i \in I} \sum_{j \in J} \sum_{t \in T} m_{ijt} + w_4 p^k \sum_{i \in I^{\text{lamp}}} \sum_{t \in L} k_{it}^3 - w_5 \sum_{i \in I} \sum_{t \in T^c} \delta_i^n n_{it} \end{aligned} \quad (3.36)$$

$$\begin{aligned} \text{s.t.} \quad & x_{ij} \in \{0, 1\}, y_{it}^{\text{keep}} \in \{0, 1\}, y_{it_1 t_2} \in \{0, 1\}, z_{it_1 t_2} \in \{0, 1\}, y_{i_1 i_2 t}^{\text{load}} \in \{0, 1\}, \\ & y_{i_1 i_2 t}^{\text{keep}} \in \{0, 1\}, y_{i_1 i_2 t}^{\text{dis}} \in \{0, 1\}, m_{it} \in \{0, 1\}, k_{it}^1 \in \{0, 1\}, k_{it}^2 \in \{0, 1\}, \\ & 0 \leq z_{i_1 i_2 t}^1, 0 \leq z_{i_1 i_2 t}^2, 0 \leq m_{ijt}, 0 \leq k_{it}^3, 0 \leq n_{it}, 0 \leq v_{ij} \leq u_j, \\ & \forall i \in I, \forall j \in J, \forall t \in T. \end{aligned} \quad (3.37)$$

$$\sum_{i \in I} x_{ij} = 1, \quad j \in J^{\text{small}}. \quad (3.38)$$

$$\sum_{i \in I} v_{ij} = u_j, \quad j \in J. \quad (3.39)$$

$$\sum_{j \in J} a_j v_{ij} \leq b_i, \quad i \in I. \quad (3.40)$$

$$\sum_{j \in J_t^{\text{keep}}} \frac{a_j v_{ij}}{b_i} \geq \bar{q}_i^s + m_{it}, \quad i \in I, t \in T. \quad (3.41)$$

$$\sum_{i_2 \in I_{i_1}^*} m_{i_2 t} v_{i_1 j} \leq m_{i_1 j t}, \quad i_1 \in I, j \in J_t^{\text{ld}}, t \in T. \quad (3.42)$$

$$\sum_{j \in J_t^{\text{lk}}} \frac{a_j v_{ij}}{b_i} \leq k_{it}^1 + \bar{q}_i, \quad i \in I^{\text{lamp}}, t \in L. \quad (3.43)$$

$$\sum_{j \in J_t^{\text{lk}}} \frac{a_j v_{ij} + d^s}{b_i} \geq 1 - k_{it}^2, \quad i \in I, t \in L. \quad (3.44)$$

$$\sum_{j_1 \in J_t^{\text{keep}}} \frac{a_{j_1} v_{i_1 j_1}}{b_{i_1}} \leq \bar{q}_{i_2} + 1 - x_{i_2 j_2}, \quad i_1 \in I_{i_2}^*, i_2 \in I, j_2 \in J_t^{\text{ld}}, t \in T. \quad (3.45)$$

$$\sum_{j \in J_t^{\text{lk}}} a_j v_{ij} \leq b_i - n_{it}, \quad i \in I, t \in T^c. \quad (3.46)$$

$$\sum_{i_2 \in I_{i_1}^{\text{back}}} k_{i_2 t}^2 + I^{\text{num}}(k_{i_1 t}^1 - 1) \leq k_{i_1 t}^3, \quad i \in I^{\text{lamp}}, t \in L. \quad (3.47)$$

$$\sum_{i_1 \in I_{k_1}^{\text{deck}}} x_{i_1 j} \sum_{i_2 \in I_{k_2}^{\text{deck}}} x_{i_2 j} \leq 0, \quad j \in J^{\text{large}}, k_1, k_2 \in K, k_1 \neq k_2. \quad (3.48)$$

$$\frac{v_{ij}}{u_j} \leq x_{ij}, \quad i \in I, j \in J. \quad (3.49)$$

$$f_1^h \leq \delta_i^h g_j v_{ij} \leq f_2^h, \quad i \in I, j \in J_t^{\text{keep}} \cup J_t^{\text{lk}}, t \in T. \quad (3.50)$$

$$\delta_i^v g_j v_{ij} \leq f^v, \quad i \in I, j \in J_t^{\text{keep}} \cup J_t^{\text{lk}}, t \in T. \quad (3.51)$$

$$x_{ij} \leq y_{it}^{\text{keep}}, \quad i \in I, j \in J_t^{\text{keep}}, t \in T. \quad (3.52)$$

$$x_{ij} \leq y_{it_1 t_2}, \quad i \in I, j \in J_{t_1}^{\text{load}} \cap J_{t_2}^{\text{dis}}, t_1, t_2 \in T. \quad (3.53)$$

$$z_{it_1 t_2} \leq y_{it_2}^{\text{keep}}, \quad i \in I, j \in J_{t_2}^{\text{keep}}, t_1, t_2 \in T. \quad (3.54)$$

$$z_{it_1t_2} \leq y_{it_1t_2}, \quad i \in I, j \in J_{t_2}^{\text{keep}}, t_1, t_2 \in T. \quad (3.55)$$

$$y_{it_1t_2} + y_{it_2}^{\text{keep}} - 1 \leq z_{it_1t_2}, \quad i \in I, t_1, t_2 \in T. \quad (3.56)$$

$$x_{i_1j} + x_{i_2j} \leq 2y_{i_1i_2t}^{\text{load}}, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, j \in J_t^{\text{load}}, t \in T. \quad (3.57)$$

$$x_{i_1j} + x_{i_2j} \leq 2y_{i_1i_2t}^{\text{keep}}, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, j \in J_t^{\text{keep}}, t \in T. \quad (3.58)$$

$$x_{i_1j} + x_{i_2j} \leq 2y_{i_1i_2t}^{\text{dis}}, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, j \in J_t^{\text{dis}}, t \in T. \quad (3.59)$$

$$y_{i_1i_2t}^{\text{load}} + y_{i_1i_2t}^{\text{keep}} - 1 \leq z_{i_1i_2t}^1, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, t \in L. \quad (3.60)$$

$$y_{i_1i_2t}^{\text{dis}} + y_{i_1i_2t}^{\text{keep}} - 1 \leq z_{i_1i_2t}^2, \quad i_1, i_2 \in \bar{I}, t \in D. \quad (3.61)$$

モデル SP1-1 で定義した目的関数 (f) の制約式 (3.25) から式 (3.35) の部分を消去し, 新たに制約 (c) の式 (3.38) と式 (3.48) を追加した.

第4章 MIP を用いた計算実験

鵜川らによる研究の数値モデルでは自動車の注文数や積み地や揚げ地の数の増加とともに制約や組合せが急速に増加してしまい、指定された時間内では十分に計算が進まない可能性が指摘されている [3].

4.0.1 解くことのできる問題例の規模

注文数や港の数を変更した問題例をいくつか準備し、どの程度の規模の問題例ならばある程度の時間内で解けるのか調査を行った。実験に用いるプログラムは Python を用いて実装し、計算機は PowerEdge T320 (CPU: Intel(R) Xeon(R) CPU E5-1410 v2 (2.80 GHz, 10 M cache), RAM: 96 GB) を使用した。また、整数計画ソルバーとして Gurobi Optimizer (ver 9.0.0) を使用した。

表??に実行可能解が初めて出力された計算時間と、計算を回して 1 時間後と 24 時間後の解の精度を示した。

結果より、注文数が 250 程度、港の数が 3,4 より少なければ、24 時間以内にある程度の解を出力することが確認できた。一方で、注文数が 350 の問題例に関しては、24 時間後でも解の探索があまり進まなかった。

実際にはこれ以上の注文数を持つ問題例が多く存在しており、提案したモデルではより大規模な問題例を解くことは難しいと考えられる。

第5章 提案手法2

5.1 ヒューリスティックを用いるモデル

より大規模な問題例を現実的な時間で解くために、ヒューリスティックを用いた数理モデルを提案する。

5.1.1 ホールドの統合

本研究では、ホールドの数が43の運搬船を考えている。実オペレーションでは、それぞれのホールドを個別で考えるのではなく、複数のホールドをある程度まとめて考えて作業を行っている。そのため、各階においてスロープのついているホールドを境目として、2つのホールドのまとまりとして考える。

複数のホールドを1つのまとまりとして考えると、43のホールドを、17のまとまりに統合することができる。このまとまりをセグメントと呼び、具体的な統合については図5.1に示す。

5.1.2 解の表現方法

鵜川らによる研究の数理モデル[3]では、ホールドに注文を何台割り当てる、という連続的な解の表現方法を用いていた。ヒューリスティックモデルでは、このような連続的な解表現方法を用いず、注文のセグメントへの割当のみを最適化し、詳細な車両の積載は決め打ちのルールを基に行っていく。積載のルールは、ホールドの積載可能量、許容充填率などを満たすように設計を行っていく。

このように積載貨物を決めていくことで、注文を複数のホールドに渡って分割する場合であっても、隣接したホールドに車両を積むことができるため、プランナーの考える割当に近い解を出力することができる。

5.2 提案手法

5.2.1 局所探索法

局所探索法とは、ある解に少しの変更を加え得た近傍解が元の解よりも良い解である場合に、変更後の解に移動するという操作を良い解が見つからなくなるまで繰り返す方法である。変形を加える操作を近傍操作と呼び、近傍内に改善解を持たない解を局所最適解と呼ぶ。

5.2.2 初期解の生成

各セグメントに対して、すべての注文をランダムに割り当てたものを用いる。

図 5.1: 統合後のホールドを色付けたもの

5.2.3 近傍操作

近傍操作には挿入近傍操作と交換近傍操作を用いる。

挿入近傍操作は、セグメントに割り当てられている注文の1つを、ランダムに異なるセグメントに挿入する操作である。交換近傍操作は、異なるセグメントに割り当てられている注文を2つランダムに選び、それらを入れ替える操作である。

本研究では、はじめに挿入近傍操作を改善がなくなるまで繰り返し、その後交換近傍操作を改善がなくなるまで行う。挿入近傍操作で1回でも改善があった場合は、再び挿入近傍操作からやり直す。

5.2.4 評価関数

評価関数では、数理モデル [3] の目的関数を用いる。また、貨物の重量バランスに関する制約などに違反している場合には、制約違反度合いをペナルティ関数として表し、目的関数に加えて探索を行う。

5.2.5 近傍操作における計算時間の短縮

本研究では、局所探索における近傍操作の1つとして挿入近傍操作を用いるが、操作に工夫を加えることで解の精度を変化させることなく計算時間を短縮させることができると考えられる。

挿入近傍操作では、1つの注文を異なるセグメントに挿入する。その際に、挿入可能な位置すべてを探索し評価関数の値が最も良くなる位置に挿入する。

しかし、あるセグメントに格納される注文の順番が変化しても評価関数の値が全く変化しない場合がある。そのような場合にはすべての挿入可能位置を探索する必要がないため、計算時間を短縮することができる。

以下に計算時間を短縮する提案手法の概要を示す。

Algorithm 1 計算時間を短縮する手法

- 1: あるセグメントから、注文を1つ選択する
 - 2: 挿入先のセグメントの、一番最後の位置に挿入する
 - 3: 複数のセグメントに分割された注文を J_{split} とする。
 - 4: **for** $j \in J_{\text{split}}$ **do**
 - 5: j の前後に注文を挿入する
 - 6: **if** 評価関数の値が暫定解よりも良い **then**
 - 7: 暫定解を更新
 - 8: **end if**
 - 9: **end for**
 - 10: **if** 暫定解が探索における最良解よりも良い **then**
 - 11: 最良解を更新
 - 12: **end if**
-

第6章 計算実験

6.0.1 計算時間の短縮

5.2.5 で解の精度を変化させることなく計算時間を短縮する手法を提案した．本説では，実際に計算実験を行い計算時間の比較を行う．

挿入近傍操作を一定回数行った際の計算時間の比較結果を表 6.1 に示す．提案手法により、全てのインスタンスにおいて計算時間が短縮できることを確認した．

6.0.2 MIP モデルとの比較

元のモデルで探索を行って 1 時間後と 24 時間後の結果と，新たに提案するモデルの結果の比較を表??に示す．

結果より，いくつかのインスタンスでは計算時間を短縮しつつ，ある程度の精度の解を得ることができていることが確認できた．その一方で，いくつかのインスタンスでは，局所探索で一度も実行可能解を得ることができなかった．

表 6.1: 近傍操作に関する計算時間の比較

| 注文数 | 積み地 | 揚げ地 | 全ての位置 を探索 | 提案手法 |
|-----|-----|-----|--------------|------|
| 109 | 2 | 3 | 145 | 81 |
| 109 | 2 | 5 | 192 | 89 |
| 109 | 4 | 3 | 122 | 99 |
| 250 | 2 | 3 | 387 | 204 |

第7章 まとめ

幅広い問題例も解くことを可能にするために、ヒューリスティックを用いた新たなモデルを提案し、いくつかのインスタンスでは計算時間の短縮及びある程度の精度の解を得ることができることを確認した。

また、挿入近傍操作において解の精度を落とすことなく計算時間を短縮する手法を提案し、有効性を確認した。

線形緩和問題の解を初期解として利用する手法に関する考察も行ったが良い結果が得られなかったため、今後新たな手法を提案していきたい。

謝辞

お世話になった先生方に言葉では伝えきれないほどの感謝の念を伝えましょう。本研究の遂行にあたり、熱心な指導と助言を頂きました柳浦睦憲教授に深く感謝の意を表します。提案手法の検討やその有用性において活発に議論を頂きました、橋本英樹准教授、胡艶楠氏、呉偉氏に大変お世話になりました。深くお礼申し上げます。日々の研究室生活においては柳浦研究室の皆様にお世話になりました。夜を徹して行った麻雀ではその最適戦略の見極めるために大変有意義なものでした。卒業旅行を楽しみにしています。皆様のおかげで有意義な研究活動に勤しむことができました。深くお礼申し上げます。

参考文献

- [1] 「商船三井 プレスリリース 2019 年」 <https://www.mol.co.jp/pr/2019/19072.html>
- [2] 「日本橋海運 貿易関連用語集」 http://nihonbashi-shipping.co.jp/lexicon/50_su/
- [3] 鵜川知哉, 自動車運搬船における貨物積載プランニングの席割問題に対する数理モデリング,
修士論文, 名古屋大学情報学研究科, 2020