



浜松市モビリティセミナー
持続可能な移動手段へマイクロモビリティと自動運転へ

今あるクルマを自動運転へ

*既存モビリティへの後付けシステムが
拓く地域の柔軟な移動手段*

後のせ自動運転システム
YADOCAR-i
ドライブ

東海クラリオン株式会社

2026.2

お客様の「ほしい」をカタチに

会社紹介



社名 東海クラリオン株式会社
代表 安部源太郎
設立 1971年（創業1948）
本社 愛知県名古屋市
拠点 東京・大阪・三重
資本金 1億円
売上高 27億円(2025.3)
従業員 67名
全グループ社員数 約150名



TOKAI CLARION



自動運転事業

後のせ自動運転システム
YADOCAR-i
ドライブ



大型トラック・トレーラーの
巻き込み事故防止

オリジナルブランドelpisより
AIカメラによる大型トラック向け
事故防止車載器など独自製品を開発



岐阜県岐阜市に
ユニオン電気商会として設立
戦後復興の観光バス需要へ
バスラジオを取り扱い

愛知県名古屋市に
名古屋クラリオンとして分社
カーオーディオ、カラオケ、
音響、映像装置を販売

業務用通信ドライブ
レコーダーをいち早く
企画・販売

西濃運輸様
全車両に搭載された
i-BOX



2028年
創業80周年へ

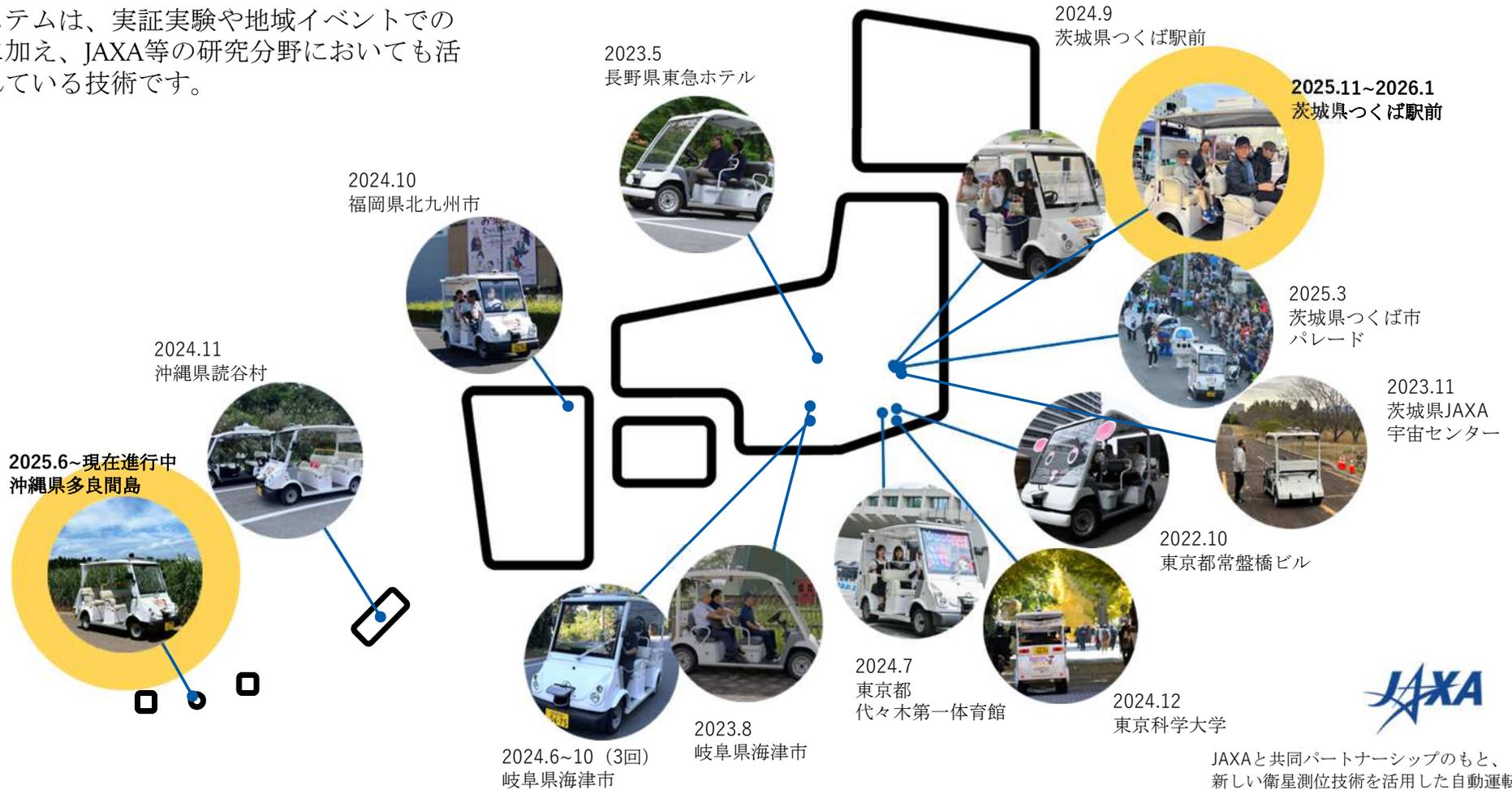
地方にとって目的は“無人化”ではなく、移動を絶やさないことです
それは「無人化競争」ではなく、移動の継続性の話であり、
自動運転は、未来の夢ではなく 地域のひとつのカタチです



これまでの主な活動実績

2022年10月から現在まで

本システムは、実証実験や地域イベントでの運用に加え、JAXA等の研究分野においても活用されている技術です。



JAXAと共同パートナーシップのもと、
新しい衛星測位技術を活用した自動運転技術の検証
に取り組んでいます

地方創生に“効く”自動運転の潮流

低速 × 限定領域 / 既存車活用 / 地域主体

① 低速 × 限定領域 (ODD) 社会実装への近道

- 事故リスクを制御できる
- 行政判断が通る
- 住民説明ができる

② 後付け / 既存車活用 今、伸びている現実解

- 今ある車を使える
- 台数展開が可能
- 改善をメーカー待ちにさせない

③ 地域に合わせて運用 育てる自動運転

- 地域条件に合わせて調整
- 使いながら改善
- 継続運用で定着



“車を買う”ではなく、移動というサービスを発展させる

地方に必要なのは、速さではなく「続けられる交通」

後のせ自動運転のしくみ（シンプル版）

システムが演算する

行け
止まれ
曲がれ
人の代わりに判断する役

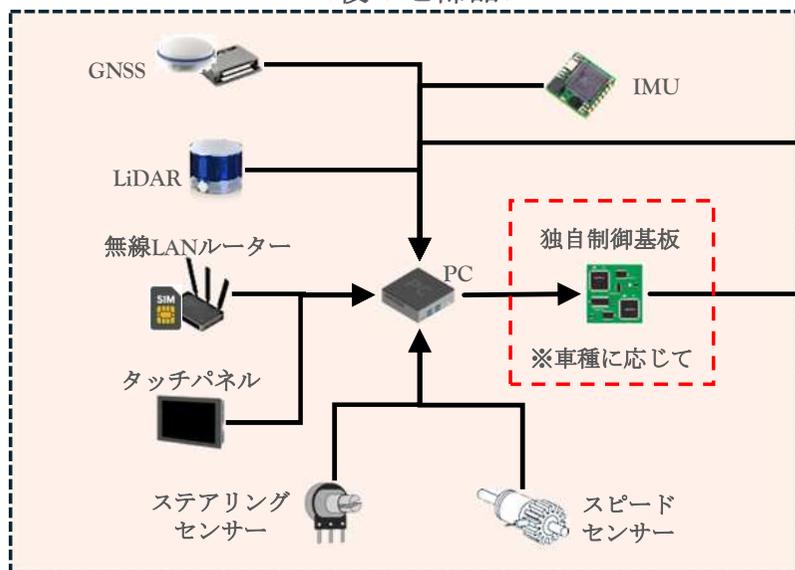
車の状態をセンシング

速度
ブレーキ状態
異常の有無
車の状態を常に監視している

車を操縦する

ハンドル
アクセル
ブレーキを
正確に動作させる

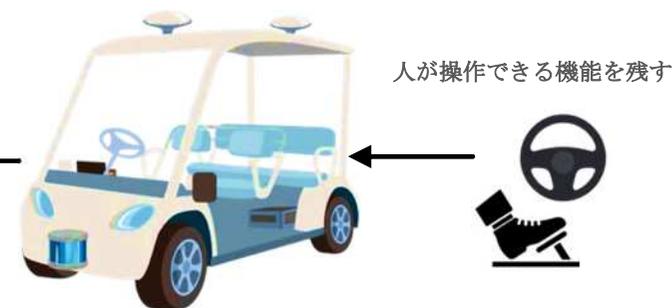
<後のせ部品>



<ベース車の条件>

電気自動車

× バイワイヤー方式



* 2026年、6～8人乗り新型車を投入予定
・ドア付き
・エアコン付き

人が運転している構造を、そのまま“システムに置き換えている”（ブラックBOX化しない）

事例① | つくば市（生活目的の移動支援）

- ・秋走行：2025.11.5(水)～16(日)
- ・冬走行：2026.1.15(木)～26(月)

こどもMaaSによる都市部での生活移動支援の実証

概要

つくば駅周辺のペDESTリアンデッキ（センター広場～つくばカピオ前、片道約300m）において、低速・限定領域の自動運転モビリティを活用した「こどもMaaS」の実証運行を実施した。

主な対象は小学生・保護者および一般来場者とし、**こどもの安全な移動確保に加え、送迎に依存しがちな共働き世帯の負担軽減**という観点から、日常の短距離移動における有効性と受容性を検証した。



① 地域連携による実証体制の構築

— 現場に即した改善を継続できる連携体制 —

つくば市では、自治体を中心に、**地域に関わる企業や研究機関が連携する体制**のもと、実証を実施した。地域特性や生活実態を理解する関係者が参画したことで、**運行設計から改善対応までを現場に即して進めることが可能となり、実証を止めずに継続・発展させる体制が機能した。**

② 実証内容から得られた学び

— 小さく始め、改善を重ねることで安全性と受容性が向上 —

実証を通じて、低速・限定領域における自動運転は、こどもの安全確保と共働き世帯の送迎負担軽減を同時に実現し得ることが確認された。また、接触事案への即時対応を含め、**小さく始めて改善を重ねる運用**が、住民の受容性と安全性向上につながることを示された。

③ 浜松市での展開に向けて

— 日常移動から定着させる社会実装モデル —

つくば市の実績は、自動運転を「特別な実験」ではなく、**生活の中で使われる移動手段として段階的に定着させる有効性**を示している。浜松市においても、通院・買い物・公共施設アクセスなどの日常移動から導入し、低速・限定領域での運行を積み重ねることで、**地域特性に応じた自動運転の社会実装につなげていくことが期待される。**

事例② | 多良間村（島嶼部での社会実装） ・ 2025.5～毎日運行

住民と共に創る、島嶼部での自動運転社会実装モデル

概要

離島という交通選択肢が限られ、かつ持続可能性が強く求められる地域での、低廉で維持可能な自動運転交通モデルの成立性を検証することを目的としている。村主体での運営のもと、住民が日常的に利用できる交通手段としての実装可能性を確認した。

人口規模が小さく、狭路や限定されたルートが多い一方で、通院・買い物など**日常移動の重要性が極めて高い地域**であり、本実証では、こうした島嶼部特有の条件を前提に、後付け可能な自動運転システムを既存の電動カートに搭載し、**財政負担を抑えつつ持続可能な公共交通の形**を探った。



① 住民参加型の取り組み — 体験と対話を通じて理解を深めた参加型実証 —

出発式では、意見交換会・試乗会・子ども体験会を同日に実施。

住民の声を直接収集し、安全性や操作感に対する率直な評価を得るとともに、子どもたちが自ら作ったコースで走行体験を行うなど、次世代への技術理解の醸成にも取り組んだ。

② 得られた知見と示唆 — 村民と行政の協力が、安全で円滑な運行を支えた —

実証を通じて、自動運転の成立には技術面だけでなく、村民および村役場による協力が不可欠であることが明らかになった。路上駐車削減や道路の清掃といった日常的な配慮に加え、村役場による調整・支援が行われたことで、自動運転は「運行する側」だけでなく、地域全体で支えることで初めて成立する交通手段であることが示された。

③ 社会実装に向けた展望 — 財政負担を抑え、継続できる形で展開するために —

今後の社会実装においては、初期導入の派手さではなく、いかに財政負担を抑えながら継続できるかが重要となる。そのためには、低速・限定領域から段階的に運行を広げ、過度な設備投資や一括導入を避けることが不可欠である。結果として持続可能な社会実装につながると考えられる。

なぜ遅い？自動運転の社会実装に時間がかかる 構造的な課題

① 行政のやる気

- 自動運転の導入判断は、**[SEP]**制度ではなく人の判断に依存する部分が多い
- 判断する担当者・首長の違いにより、**[SEP]**検討や実行のスピードに差が生じる
- 人事異動や体制変更により、**[SEP]**検討が途中で止まってしまうケースが少ない

「誰が判断し、誰が責任を持つのか」が曖昧になりやすい



パレードで自動運転を
アピールするつくば市市長



自動運転出発式で
導入宣言をする多良間村村長

② 法規制 × 技術検証

- 法規制は「禁止」ではないが、**[SEP]**判断は自治体に委ねられている
- 前例が少なく、**[SEP]**安全性を自ら説明する必要がある
- 実証結果を積み重ねることで、**[SEP]**制度運用上の判断材料を整えていくことが求められる

技術に合わせて、制度運用を丁寧に進める必要がある

③ 有償化（料金を取ること）の壁「お金を取る」ことへの説明の難しさ

- 無償実証から有償運行へ移行する際、**[SEP]**住民・議会への説明ハードルが一気に上がる
- 利用者数が少ない初期段階では、**[SEP]**料金設定の妥当性を説明しにくい
- 有償化のタイミングを誤ると、**[SEP]**せっかく得た住民理解が後退するリスクがある

有償化は技術の問題ではなく、“説明の順序”と“納得の積み上げ”の問題

[SEP] 「判断できる材料が揃っているか」が最大の課題

住民理解をどのように進めるか
— 私たちが取り組む、導入支援のあり方—

理解は“説得”ではなく、ふれあいの積み重ねで進める

① まず体験の場をつくる

「想像」ではなく「実感」に変える

- 住民向け試乗会を実施
- 高齢者・保護者・地域団体など、[\[1\]](#)生活利用者を優先
- 低速・短距離・限定ルートから開始

② 運用ルールを明確に伝える

何が起きるか分かると、安心に変わる

- 走行速度・運行時間を明示
- 危険時の停止・対応方法を説明
- 人が関与している体制を見せる

③ 日常利用から始める

「特別なもの」から「当たり前」へ

- 通院・買い物・公共施設アクセス
- 毎日使うルートを優先
- 利用頻度を重視した設計

④ 小さく始め、続けて見せる

続いていること自体が、最大の安心

- 1台・1ルートから開始
- 実績を積み上げて段階的に拡大
- 走り続けている姿を見せる

住民理解は、説明会だけではなく「体験 → 日常 → 継続」として計画します。
体験の場では、人が丁寧に関わりながら、行政と住民がふれあう場として行います。
段階的な導入と継続運行により、住民の不安を確認しながら進めていきます。

移動 × 自動運転 × 関係人口

— 「行ける」より先に、「関われる」を増やす技術へ—

移動の再定義：「運ぶ」から「関係をつなぐ」へ

関係人口の時代において、移動とは、関係が生まれ続ける余地を維持するために。

従来の交通政策は、

- どれだけ速く
- どれだけ安く
- どれだけ多く

人を「運べるか」だとすれば、



浜松市等の中山間地域が直面している課題は、

単なる「交通弱者対策」ではなく、

- 行けないから、関係が切れる
- 会えないから、関わりが終わる

この“関係の断絶”こそが課題の本質

浜松市のように、都市部と中山間地域が同一自治体に含まれる地域では、

- 市街地に暮らしながら
- 山側に「関係」を持ち続ける

という二拠点志向 × 自動運転 が現実的な選択肢になります。

これは「移住促進」ではなく関係を生み出す交通です。

自動運転が人を減らす技術ではなく、人と人の間隔をちょうどよく保つ技術であり、浜松市においては、

- 都市と中山間が同居し、
- Z・α世代の若者が出入りし、
- 技術実証の蓄積を積み上げる、

この思想を現実の社会実装に翻訳できる地域を目指すとしてはどうでしょうか？





ご清聴ありがとうございました。

後のせ自動運転システム
YADOCAR-i
ドライブ

東海クラリオン株式会社

2026.2