

TRANSFORMING TRANSPORTATION

The background is a long-exposure photograph of a multi-lane highway at night. Light trails from vehicles are visible, particularly on the right side where a large truck and several cars are moving away from the viewer. The sky is a deep blue, and the horizon shows some distant lights and hills.

会社基本情報

会社名	株式会社T2
オフィス	本社 : 東京都千代田区内幸町2-2-3 日比谷国際ビル 座間オフィス : 神奈川県座間市広野台2-10-7プロロジスパーク座間1 3階
主な事業内容	■ 自動運転システムの開発、 同システムを搭載した車両による幹線輸送サービス事業 ■ 幹線輸送に付随した関連サービス事業 ■ 自動運転システムを活用したその他事業や関連サービス事業
資本金 (資本剰余金等含む)	85.7億円 (2025年1月時点)
社員数	166名 (2025年5月時点)
設立時期	2022年8月30日
代表取締役	森本 成城
株主	株式会社宇佐美鉱油、株式会社環境エネルギー投資、株式会社Preferred Networks、紀陽キャピタルマネジメント株式会社、大和物流株式会社、東京センチュリー株式会社、東邦アセチレン株式会社、日本貨物鉄道株式会社、三井住友海上火災保険株式会社、三井住友信託銀行株式会社、三井倉庫ロジスティクス株式会社、三井物産株式会社、三菱地所株式会社、JA三井リース株式会社、KDDI株式会社、Valuechain Innovation Fund 投資事業有限責任組合 (五十音順)



事業概要

T2は開発のみならず運送事業までを手掛け、
顧客（運送会社・荷主）の集約拠点間の貨物輸送サービスを提供。



例）高速道路IC直結「次世代基幹物流施設」 IC隣接地



例）佐川急便様 Xフロンティア

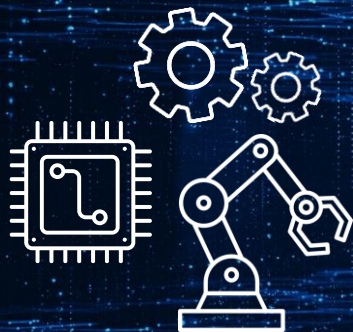


出展：SGホールディングスホームページ

例）東京流通センター様



各業界とのパートナーシップにより 技術開発・インフラ構築・サービス運用まで



自動運転



切替拠点開発



物流オペレーション



三井倉庫ロジスティクス



遠隔監視



保険



車両リース／整備



ビジネス構築・投資

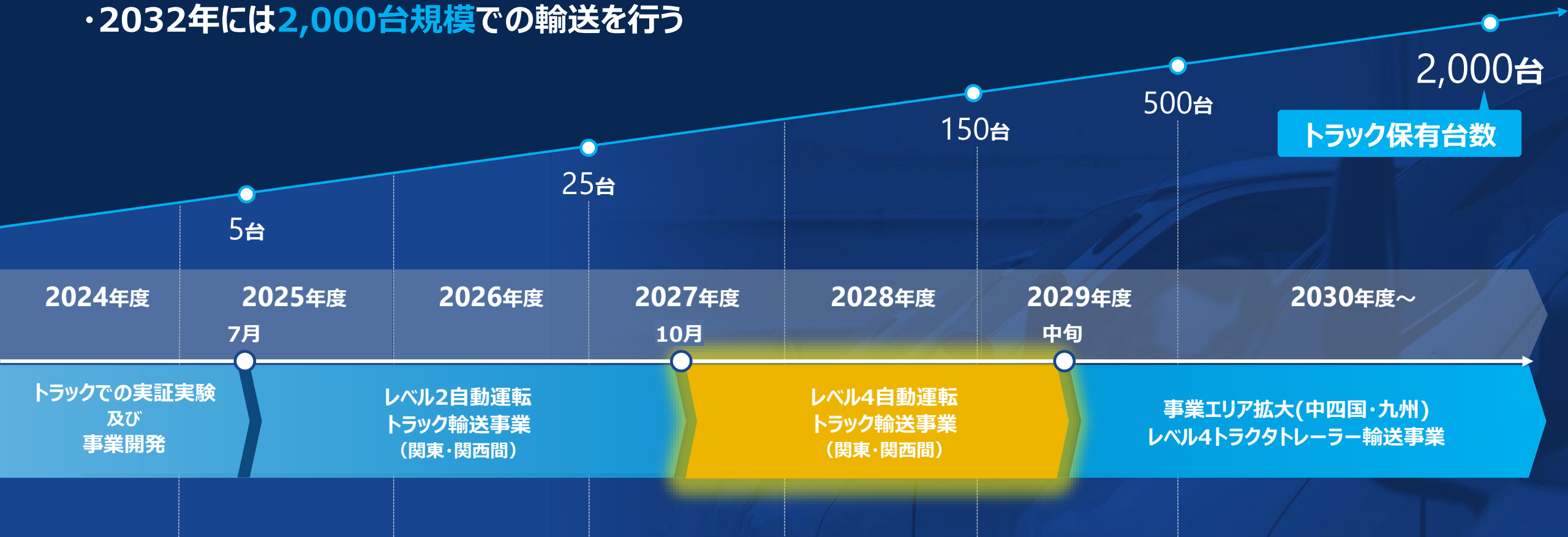


※上記企業はT2と株主

※セイノーホールディングス株式会社はValue Chain Innovation Fund(セイノーホールディングス株式会社のコーポレート・ベンチャー・キャピタル)を通して出資

2025年7月、レベル2自動運転トラックを用いた 輸送事業を開始

- ・2027年10月からレベル4自動運転に移行し、輸送エリアを順次拡大
- ・2032年には2,000台規模での輸送を行う



2024年以降、各社と共同実証実験がスタート

実証実験

2024年

6月

新東名高速道路 駿河湾沼津SA-浜松SAでドライバー未介入走行実証成功

7月

自動運転トラックの緊急停止時における遠隔監視・指示の実証成功

10月

佐川急便、セイノーHDと東京-大阪間の高速道路一部区間で実証開始

12月

国交省主催 浜松SAでの自動発着実証実験成功

2025年

2月～

運送オペレーションを検証する共同実証

味の素・カゴメ等が株主の加工食品物流企業F-LINE／パナソニック・三井倉庫ロジステクス／大王製紙／日本通運・全国通運・日本フレートライナー・J R 貨物／日本郵便、JPロジスティクス／福山通運／東邦ホールディングス／グリコ・キューピー／住友化学

3月

国土交通省「高速道路における路車協調による自動運転トラックの実証実験」開始

その他、荷主企業、運輸サービス業との共同実証を計画中



12月 浜松SAでの自動発着実証実験



2月 セイノーHD・日本郵便の実証実験

公道走行実験

自動運転走行距離の延伸、積載量の増加、
各種機能の検証

予定		場所・区間	ハイライト
24年	10月中旬	沼津SAー浜松SA	長距離トンネル走行、カットイン/カットアウト対応
	10月末	沼津SAー浜松SA	積載量30%
	11月末	沼津SAー 豊田東JCT	積載量50%
	12月末	沼津SAー豊田東JCT	夜間走行、50%積載の有償貨物
25年	1月末	御殿場ICー 西宮IC(本線料金所前)	100%積載の有償貨物
	2月末	御殿場ICー西宮IC(本線料金所前)	渋滞対応
	3月末	横浜青葉JCT ー西宮IC(本線料金所前)	ドライバトリガの自動車線変更、霧・雨天時の認識性能
	4月末	横浜青葉JCTー西宮IC(本線料金所前)	自動車線変更、JCT内自動運転
	6月末	横浜青葉JCTー 魚崎IC(本線料金所除く)	ドライバー単独運航

25年3月走破

自動運転走行率：97.4%（豊中IC－綾瀬SIC）

※自動運転走行率 = 自動走行距離 ÷ (ODD内手動運転 + 自動走行距離) × 100



— お願い事項

- 自動運転トラック幹線輸送サービスの立ち上げに向けた各種ご相談・ご支援
 - 自動運転トラックを前提とした関係制度整備
- 自動運転トラック幹線輸送サービスの社会実装に向けた各種ご相談・ご支援
 - 自動運転トラック車両の導入支援（車両購入、自動運転化等）
 - 自動運転トラックの切替拠点（有人⇔無人）の整備支援（造成、舗装等）
 - 自動運転トラックを前提とした物流システムの構築支援（運行管理、拠点管理、遠隔監視等）
 - 自動運転トラックの社会実装に向けた各種実証支援（物流会社や荷主との物流効率化検証等）
 - 自動運転トラックの社会実装・事業拡大に向けた出融資等の支援
- 自動運転トラック幹線輸送サービスの事業継続に向けた各種ご相談・ご支援
 - 自動運転トラックを活用した物流事業への支援（運賃補助、税制優遇等）

自動運転トラックを前提とした関係制度整備

現行の特定自動運行制度は、一般道における特定エリア内で完結するようなモデルが前提。

複数エリアを跨ぎ長距離運行する幹線輸送トラックのモデルに沿った、特定自動運行制度の整備を希望

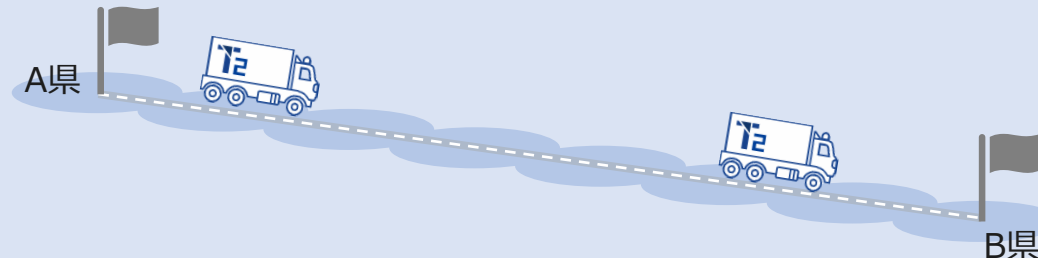
現行制度の想定モデル

- 特定エリア内（市区町村レベル）で完結する**短距離走行**
- 一般道のため、**比較的低速かつ停車も容易**



長距離幹線トラックのモデル

- **数百キロに及ぶ長距離走行**（関東～関西等）
- 高速道のため、**高速かつ停車には危険性が伴う**



自動運転に対応した
制度を措置済

ご検討頂きたい制度（例）

- **自動運行に必要な許可申請のワンストップ手続き化**
 - ✓ 「走行ルートにかかる全都道府県公安委員会への個別申請」を「一括申請」に
- **自動運行実施中に必要な車両点検規制のあり方**
 - ✓ 特定自動運行保安員交代時の車両点検は有人/無人切替時に実施



**TRANSFORMING
TRANSPORTATION**