

TRANSFORMING TRANSPORTATION

株式会社T2

T2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）JR貨物様東京レールゲート



出展：JR貨物ホームページ

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4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。
2031年には2,000台規模での輸送を行う。



危機的なドライバー不足

物流の2024年問題

ドライバーの
高齢化・賃金低下

労働基準法の改正

宅配需要の増加

ドライバー
需要



2028年度予測

ドライバー
供給



7.5～10.2兆円
の経済損失



— 長距離ドライバーは

2日に1回しか家に帰れない



レベル4無人自動運転の効果

- 無人での自動運転により、24時間365日運行が可能
- 関東及び関西の拠点間であれば、最大3運行/日が可能となり、ドライバー不足対応に大きく貢献



0時		1時		2時		3時		4時		5時		6時		7時		8時		9時		10時		11時		12時		13時		14時		15時		16時		17時		18時		19時		20時		21時		22時		23時				
00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30					
荷役				1運行目												給油	荷役				2運行目												給油	荷役				3運行目												給油

レベル4無人自動運転の効果

○ 荷主が関東⇔関西間（高速道における幹線輸送）の往復運行を依頼したと想定

【現状】「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）を遵守した有人運転の場合

【自動運転化効果】 幹線輸送をレベル4無人自動運転トラック化した場合

現状



運行日数
2日間



ドライバー必要数
延べ2名



運行本数
2便

ドライバー雇用

困難 ↑

支払い運賃

上昇 ↑

増便手配

困窮 ↑

事故リスク

増大 ↑

管理費用

増加 ↑

CO2排出量

増幅 ↑

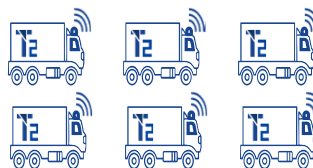
自動運転化効果



運行日数
1日



ドライバー必要数
0名



運行本数
6便

ドライバー雇用

不要 ↓

支払い運賃

抑制 ↓

増便手配

容易 ↓

事故リスク

低下 ↓

管理費用

縮小 ↓

CO2排出量

減少 ↓

レベル4無人自動運転の効果

【現状（関西⇄関東）】

- ① 高速道路の燃料消費量（約95ℓ）
 - ② 荷待ち時の燃料消費量（約1.9ℓ）
 - ③ 休憩時間の燃料消費量（約0.4ℓ）
 - ④ ドライバー通勤時の燃料消費量（約0.5ℓ）
- ⇒ 総燃料消費量：約98ℓ
 ⇒ 積載量40%（6トン）：約16.4ℓ/トン

自動運転化

- ① 速度最適化
- ② 運行計画最適化
- ③ 休憩時間不要
- ④ ドライバー通勤不要

【自動運転時（関西⇄関東）】

- ① 高速道路の燃料消費量（約86ℓ）
 - ② 荷待ち時の燃料消費量（0ℓ）
 - ③ 休憩時間の燃料消費量（0ℓ）
 - ④ ドライバー通勤時の燃料消費量（約0ℓ）
- ⇒ 総燃料消費量：約86ℓ
 ⇒ 積載量40%（6トン）：約14.4ℓ/トン

項目	関西⇄関東	関西⇄中京	中京⇄関東
【現状】 1トン当たり燃料消費量	16.4L	7.1L	10.3L
【積載率40%（6トン）】 1トン当たり燃料消費量（削減率）	14.4L（▲12.3%）	6.1L（▲14.7%）	8.9L（▲13.5%）

モーダルコンビネーションとのシナジー（JR貨物様）

JR貨物と自動運転車輸送のモーダルコンビネーションの検討を開始

取組概要

✓輸送キャパシティの拡大

貨物輸送キャパシティが逼迫している区間を自動運転



その他地域



関東⇄関西



その他地域

✓災害時における柔軟性の拡大

災害等でどちらかの輸送ができない事態になった際

に相互協力を行い物流安定化

鉄道とトラックの円滑なモーダルコンビネーションの実現に向け、
31ftコンテナ(鉄道)とスワップボディコンテナ(トラック)の規格
統一化を共同で検討中



出典:JR貨物



TRANSFORMING TRANSPORT 出典:JLNEWS

— お願い事項

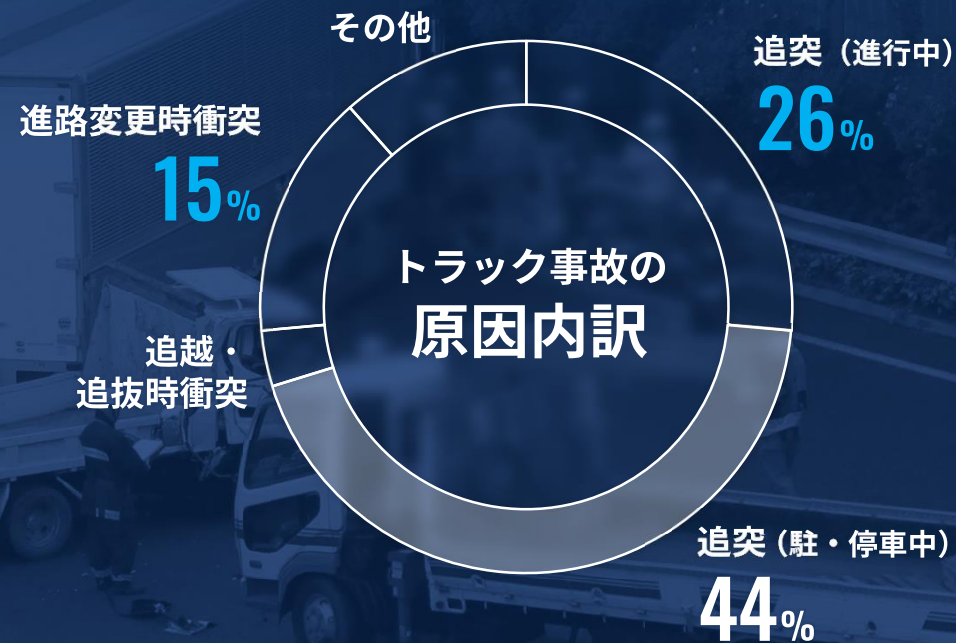
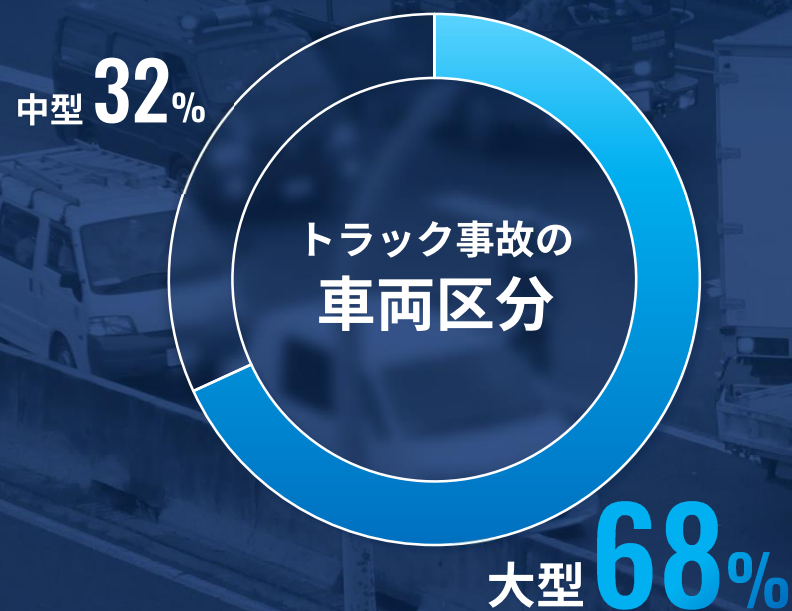
- 自動運転トラック幹線輸送サービスの立ち上げに向けた各種ご相談・ご支援
 - 自動運転トラックを前提とした関係制度整備
 - 円滑なモーダルコンビネーション実現に向けた各種標準化支援（JR貨物との取組み等）
 - 高速道路近辺における政府保有資産の活用（国有地やNEXCOインフラ等）
- 自動運転トラック幹線輸送サービスの社会実装に向けた各種ご相談・ご支援
 - 自動運転トラック車両の導入支援（車両購入、自動運転化等）
 - 自動運転トラックの切替拠点（有人⇔無人）の整備支援（造成、舗装等）
 - 自動運転トラックを前提とした物流システムの構築支援（基幹業務、運行管理、管制システム等）
 - 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（補助、税制優遇等）



TRANSFORMING TRANSPORTATION

Appendix

高速道路におけるトラック事故のうち 大型車関連は7割を占める

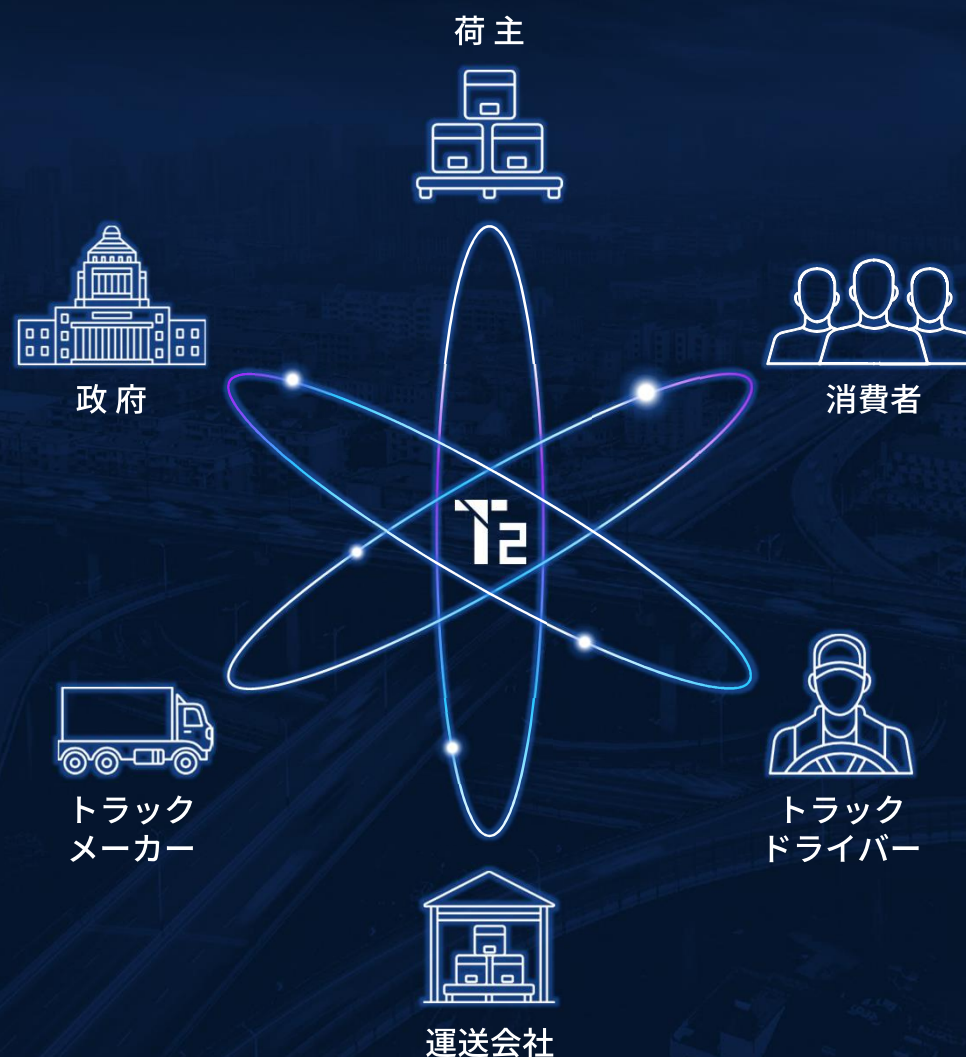


事業ビジョン

レベル4自動運転技術の活用により
世界最高水準である日本の物流を
共に支える

自動運転レベルの概要

レベル	対応主体		対象地域
	通常時	緊急時	
0 支援・自動化なし	運転手	運転手	—
1 運転支援（縦or横）	運転手	運転手	限定領域
2 部分自動化（縦&横）	運転手	運転手	限定領域
3 条件付自動化	システム	運転手	限定領域
4 高度自動化	システム	システム	限定領域
5 完全自動化	システム	システム	無制限



会社基本情報

会社名／所在地

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（2024年8月時点）

社員数

92名（2024年8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）



組織

多様な業界（IT・自動車・物流等）から優秀な人材が集まっている。

組織図※

代表取締役CEO

技術開発本部：61名

事業開発本部：18名

コーポレート本部：12名



主な出身企業※

CEO

■三井物産

技術開発本部

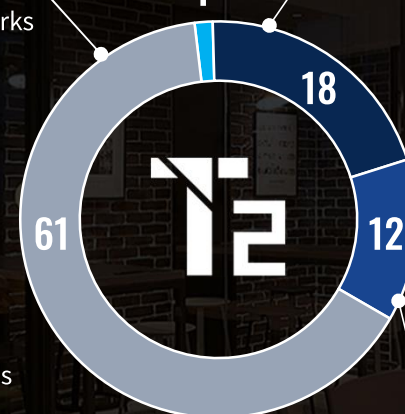
■Preferred Networks
 ■Woven
 ■Mujin
 ■TierIV
 ■本田技研
 ■デンソー
 ■オムロン
 ■Yahoo
 ■Algo AI
 ■いすゞ
 ■日産
 ■Rapyuta Robotics
 ■三菱自動車
 ■スバル
 ■スズキ
 ■東芝
 ■スクエアエニックス
 ■ソニー
 ■セnstタイム
 ■キーエンス
 ■Intel
 ■サイバーエージェント
 ■Gunosy
 ■日野
 ■Morgan Stanley 等

事業開発本部

■トヨタ
 ■総務省
 ■ヤマト運輸
 ■楽天スーパー
 ■ロジスティクス
 ■DHL
 ■イオンモール
 ■住友不動産
 ■JR東海
 ■三菱ふそう
 ■SCANIA
 ■Amazon
 ■大塚倉庫
 ■中日本高速道路
 ■三菱地所
 ■JR貨物
 ■日産
 ■NTTドコモ
 ■アクセンチュア 等

コーポレート本部

■ソフトバンク
 ■RGF
 ■Preferred Networks
 ■セールスフォース
 ■JA三井リース
 ■ミスミ
 ■オリンパス
 ■GVA法律事務所 等



※2024年8月時点

TRANSFORMING TRANSPORTATION

Product

10t単車

多様なセンサー

内製ソフトウェア

基本仕様

車体：10tトラック

走行速度：最高時速80km

使用センサー

カメラ ×12

LiDAR ×3

レーダー ×10

主要内製ソフトウェア

Perception

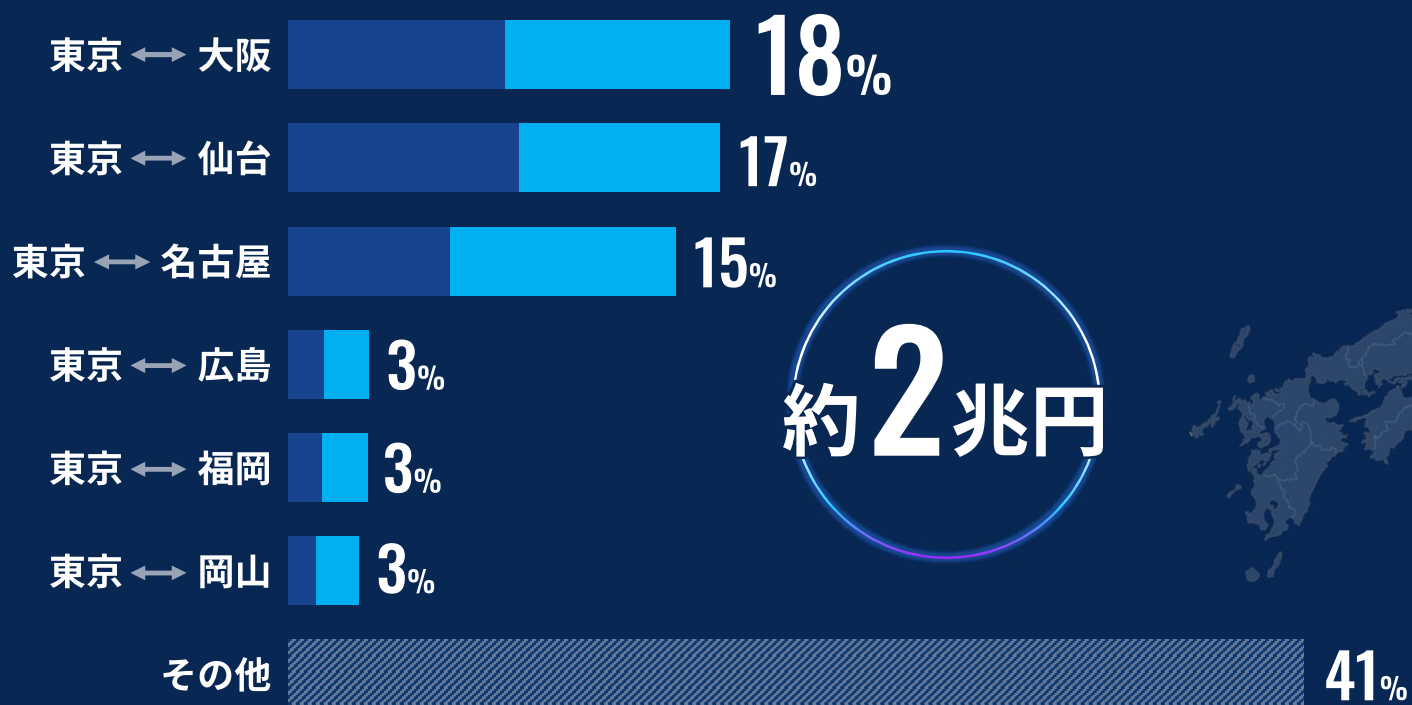
Localization

Planning 等



市場規模

幹線輸送の市場規模は日本全体で約2兆円、
T2の初期ターゲットは市場の約2割を占める 関東圏⇄関西圏。



■ 東京発 ■ 東京着 (幹線輸送の厳密な統計は存在しない。圏域間輸送を幹線輸送と見做し、試算)

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



システム開発



切替拠点開発



物流オペレーション



遠隔監視



保険



車両リース／整備



ビジネス構築・投資



更に大きく、力強く



今後もT2は既存のパートナーとの連携強化及び
新たなパートナーとの連携を拡大してまいります。