

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 road curves into the distance.

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)	135.7億円 (剰余金含む)
社員数	201名 (2025年10月時点)
設立時期	2022年8月30日
代表取締役	熊部 雅友
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、鈴与株式会社、大和物流株式会社、東急不動産株式 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、 日本郵政キャピタル1号投資事業有限責任組合、福山通運株式会社、 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、 EEI5号イノベーション＆インパクト投資事業有限責任組合、JA三井リース株式会社、 KDDI株式会社、NX・TCリース＆ファイナンス株式会社、 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）西濃運輸



例）JR貨物東京レールゲート



例）大和物流



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・三井倉庫ロジスティクス／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／江崎グリコ・キューピー／住友化学／日清食品／アサヒ・キリン・サッポロ・サントリー／日本物流センター・日本自動車ターミナル・大田区／月桂冠・鈴与／東洋製罐／パルタック／LION／コーナン商事／東レ／TOTO

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

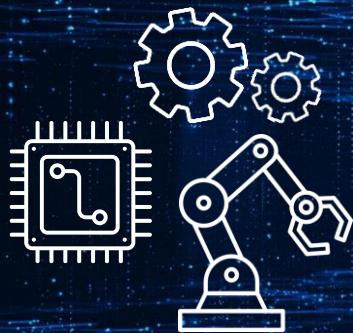


12月 浜松SAでの自動発着実証実験



2月 セイノーHD・日本郵便の実証実験

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



異常対応 (遠隔監視・駆けつけ・保険等)



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

自動運転トラック輸送実現にむけて

自動運転トラック輸送実現会議 ~L4 Truck Operation Conference~ 設立



- ✓ 自動運転トラックによる物流オペレーション実現の為、多様な知見・知識を持った企業様と協議会を設立
(ワーキンググループ:1回/月、全体会合:1回/半期)
- ✓ 第二回全体会合参加者
 - ・国土交通省 物流・自動車局 塚田 淳一 財務企画調整官、同 道路局 竹下 正一 室長、
総務省 総合通信基盤局 影井 敬義 室長
 - ・ワーキンググループ参加企業役員

プロダクト

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



これまでの取り組み

自動運転に必要な主要機能を段階的に開発
積載物の違いや、路面状況、環境条件に対するロバスト性を向上

#	時期	主要機能	道路特徴	耐天候	時間帯	積載量
1	24年10月	車線内走行	長距離トンネル	晴・曇・小雨	日中	30%
2	24年12月	車線変更	車線増減	〃	日中・夜間	50%
3	25年1月	分岐/JCT走行/合流	JCTカーブ, 規制速度変化	〃	〃	100%
4	25年3月	システム安定性向上	急勾配、本線上のカーブ、路面凹凸	霧・雨天	〃	〃
5	25年6月	〃	〃	〃	〃	〃



*国土交通省道路局、国土技術政策総合研究所および中日本高速道路株式会社が25年3月より設定中

T2が想定する通信の活用ユースケース

高速道

一般道

動的な道路環境
への対応

自動運転
システムの基盤

1

本線合流
(自車/他車)

2

先読み情報の利活用

道路規制

障害物

路面状態

ETCゲート
(開閉状態) ...

3

車両周辺の状況把握

一般車両
情報

歩行者
情報

信号
情報

4

緊急車両への進路譲り

5

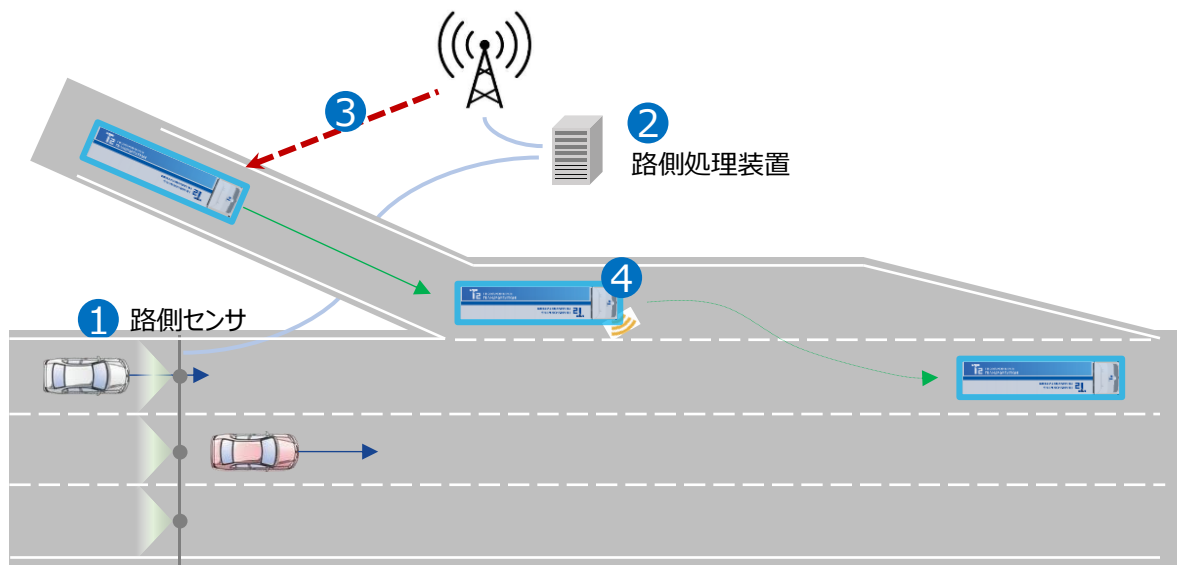
遠隔監視

6

高精度測位
(位置補正情報の配信)

1 高速道：本線合流（自車合流/他車合流）

実現イメージ（自車合流）



- ① 路側センサが本線上の車両を検知
- ② 路側装置が合流支援情報を生成
- ③ 合流車線上の自動運転車に**通信で支援情報を配信**
- ④ 支援情報を基に自動運転車が挙動を制御（合流タイミングの調整等）

*他車合流は自動運転車と他車両の位置（合流路/本線）が逆転

通信の内容 (データ)

- ◆ 路側機（センサ）が検知した他車両の動態
 - 位置
 - 速度
 - 走行車線 等

社会実装上の ポイント・課題

- ◆ 提供情報の正確性担保
- ◆ 道路インフラ（路側機等）の準備・設置
- ◆ 通信・システム遅延の低減 等

通信方式 (想定)

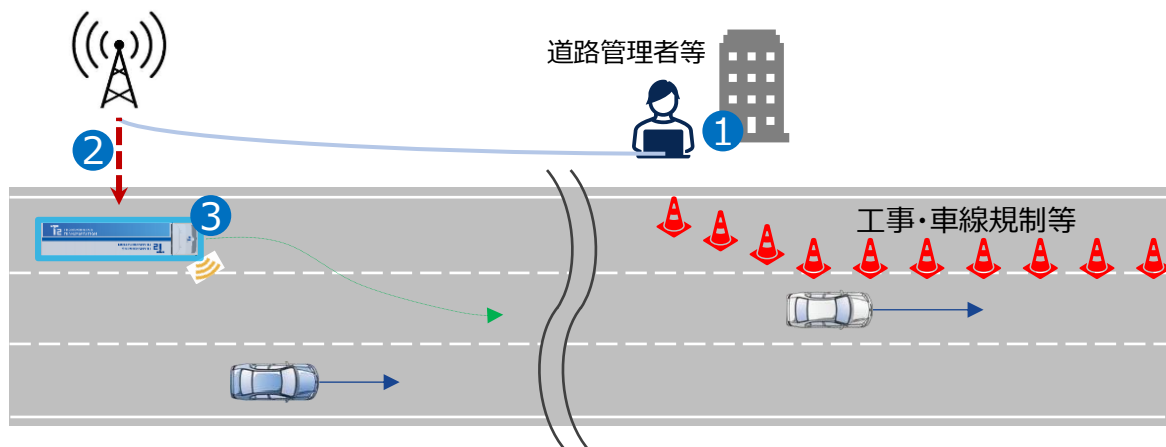
- ◆ 専用回線によるV2Xが望ましい
- ※V2Nは即時性、確実性に課題

T2の取組み

- ◆ 新東名 自動運転車優先レーンも活用し、V2X通信の有効性を検証中
（総務省・国交省 等と共同実証中）

2 高速道：先読み情報の利活用

実現イメージ（工事・車線規制の場合）



- 1 道路管理者等が配信用の工事・車線規制情報を生成
- 2 本線上の自動運転車に通信で情報を配信
- 3 工事・規制中の車線から、余裕をもって車線変更や速度変更を実施

活用を想定する
先読み情報
(例)

道路上の障害物
(事故車/落下物)

渋滞

路面状態

ETCゲート
(開閉状態)

通信の内容 (データ)

- ◆ 高速道路本線：走行経路上の道路情報
 - 工事・速度規制
 - 落下物、交通事故、渋滞
 - 路面状態
- ◆ 料金所：ETCゲート開閉情報

社会実装上の ポイント・課題

- ◆ 情報の正確性担保
- ◆ 高速道周辺の安定的な通信環境整備

通信方式 (想定)

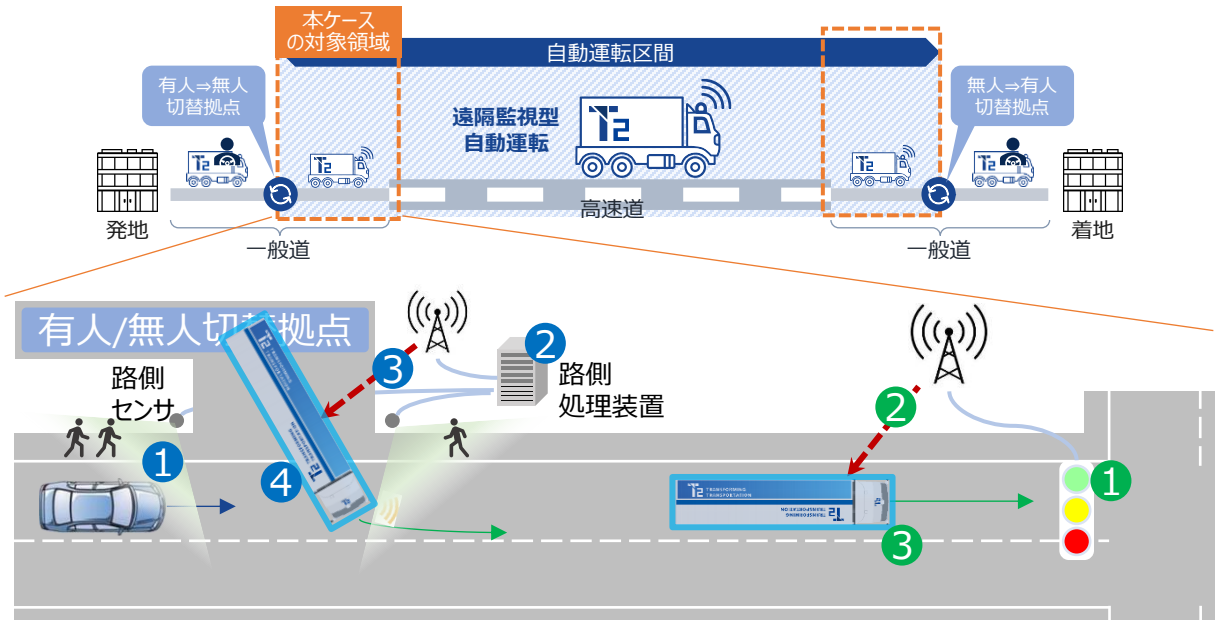
- ◆ V2N
(即時性への要求は相対的に低、カバレッジの要求が相対的に高)

T2の取組み

- ◆ 新東名 自動運転車優先レーンも活用し、V2N通信の有効性を検証中
(総務省・国交省 等と共同実証中)

3 一般道：車両の周辺状況把握

実現イメージ



有人/無人切替拠点への入出庫

- ① 路側センサが道路上の一般車両、歩行者等を検知
- ② 路側装置が一般車両情報・歩行者情報を生成
- ③ 自動運転車へ通信で一般車両情報・歩行者情報を配信
- ④ 提供された一般車両情報・歩行者情報を基に自動運転車が挙動を制御

交差点

- ① 信号機にて、信号情報を生成（灯色、残秒数等）
- ② 自動運転車へ通信で信号情報を配信
- ③ 信号情報を基に自動運転車が挙動を制御（加減速調整等）

通信の内容 (データ)

- ◆ 一般車両情報（位置、進行方向、速度 等）
- ◆ 歩行者情報（位置、進行方向、速度 等）
- ◆ 信号情報（灯色、残秒数 等）

社会実装上の ポイント・課題

- ◆ 提供される支援情報の正確性担保
- ◆ 道路インフラ（センサ等）の準備・設置
- ◆ 通信・システム遅延の低減

通信方式 (想定)

- ◆ 専用回線によるV2Xが望ましい
※V2Nは即時性、確実性に課題

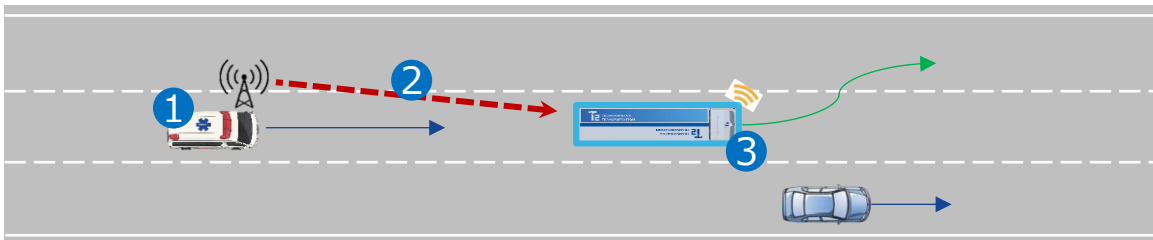
T2の取り組み

来年度以降、一般道走行に向けた各種実証を予定

4

緊急車両への進路譲り

実現イメージ



- 1 緊急車両が自車の走行情報を生成
- 2 緊急車両付近の自動運転車に通信で情報を配信
- 3 緊急車両に進路を譲るよう、自動運転車が車両を制御（レーンチェンジ、路肩寄せ等）

通信の内容
(データ)

- ◆ 緊急車両の走行情報
 - 車両種別
 - 位置
 - 速度
 - 走行車線 等

社会実装上の
ポイント・課題

- ◆ 緊急車両側の通信機器搭載率向上
- ◆ 通信・システム遅延の低減 等

通信方式
(想定)

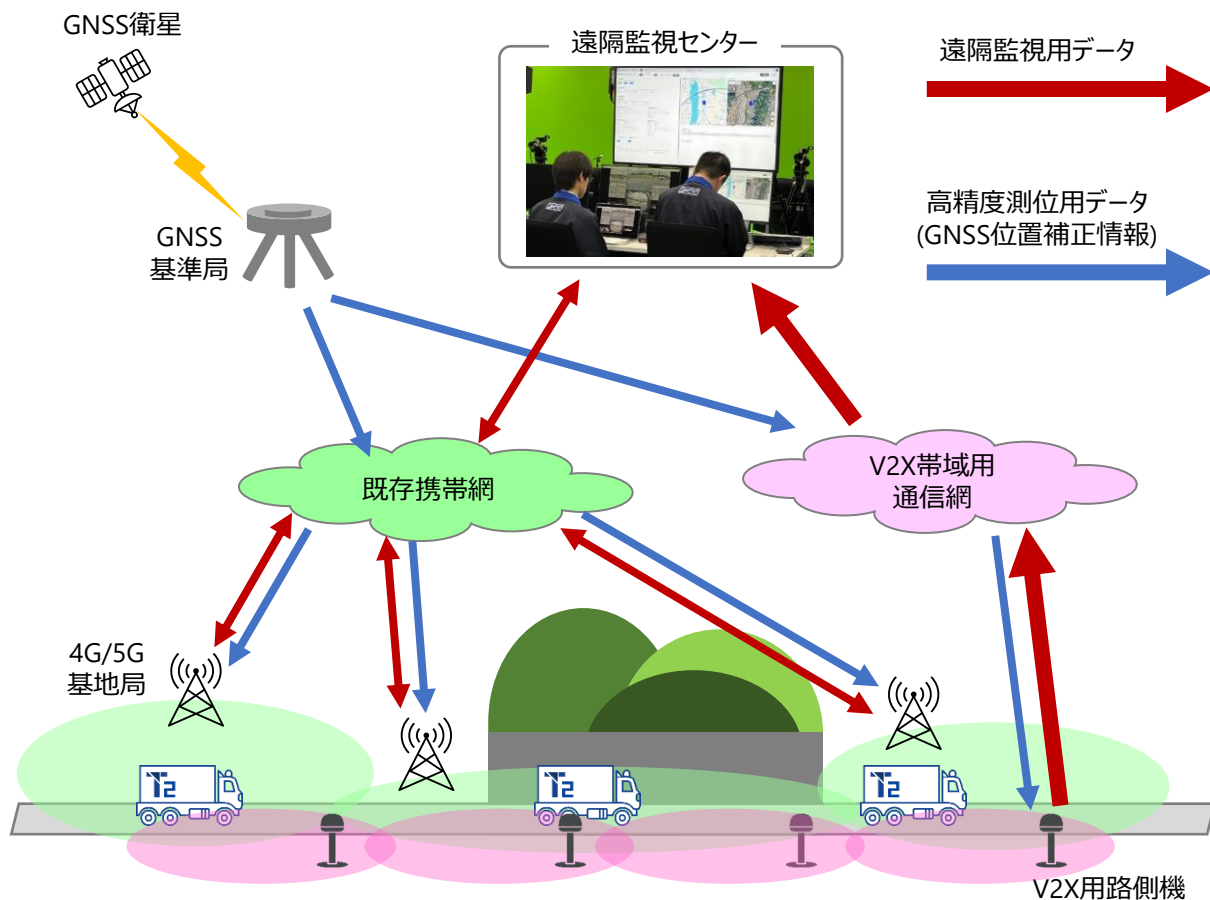
- ◆ V2Vが前提
※V2Nは即時性、確実性に課題

T2の取組み

(現時点では具体計画なし)

5 6 遠隔監視・高精度測位

実現イメージ



社会実装上のポイント・課題

- ◆ 既存携帯網の増強
 - カバレッジの向上
(現状はスポット的に通信の弱い箇所が存在)
 - 安定的な通信品質・帯域の確保
- ◆ V2X路側機のカバレッジ拡大

対応策

- ◆ 高速道周辺の既存携帯網の強化
 - 基地局増設
 - 5G SA化
- ◆ V2X帯域を活用した、自動運転用データ送受信インフラの整備
 - 遠隔監視におけるヒヤリハット映像、路面情報等の収集
 - GNSS位置補正情報の配信

T2の取組み

既存携帯網 (V2N) やV2X通信を活用し、自動運転の実現に向けた各種実証等を推進中

まとめ

- 自動運転トラックの実現にむけ、T2では様々なシーンで通信の利活用を想定
- ユースケース毎に通信の要求性能は異なるため、最適な通信方式（V2I,V2N,V2V）の選択・使い分けが重要

<お願い事項>

- ✓ V2X・V2N通信の実証に対する各種支援
- ✓ 高品質で安定したV2X/V2N通信の環境整備
- ✓ V2X車載器の普及支援
- ✓ 自動運転向けV2N通信料金プランの創設



TRANSFORMING TRANSPORTATION