



M O T O R S



MISSION

小型モビリティロボットで 持続可能な移動を実現する

私たちは、維持コストや環境負荷が低い小型モビリティロボットを通じて、持続可能な移動を実現するという使命を持っています。それは、無理をして達成するのではなく、「ワクワク」を感じ、自然と楽しみながら実現することが重要です。

人間なら誰もが持つべき「移動の自由」が奪われはじめています

地方公共交通の減便・廃線

車所有の経済的負担

「自動車税が負担」は68.6%…自家用車所有者が車の諸経費で負担を感じるもの

不破常蔵 エキスパート | 「グラフ化してみる」 「さぐる」 ジャーナプロガー 検証・解説者
2021/8/26(木) 9:05



↑ 自家用車所有者にとって自動車税は大きな痛手に違いない。(写真:アフロ)

物価、保険料、ガソリン代は高止まりしている

高齢者の免許返納問題



Yahoo! ニュース オリジナル

高齢者の免許返納どうする? — 安心できる信頼関係、交通手段の準備を #老いる社会

ビジュアルで知る 2023/12/22(金) 18:00 配信

免許を返納すると交通機関がなくなってしまう

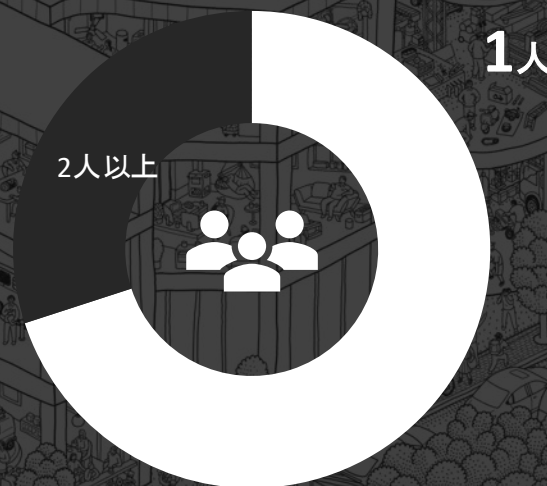
車はほとんどが「1人で短距離」の利用。 無駄なコストと環境負荷が高い状態が慢性化している

車移動の約7割は10km未満



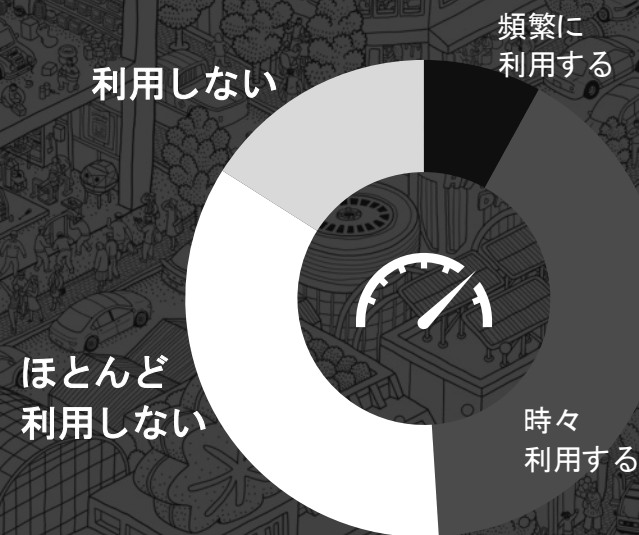
使用距離

車移動の約7割は1人



乗車人員

約5割が高速道路を
ほとんど利用しない



高速道路の利用状況

KGの PRODUCT

1人乗り短距離移動に特化した超小型EV

KGが開発するオリジナルの超小型EV「mibot」

小型で軽量であるため環境性能に優れており、原付ミニカー規格で車検不要・税金も安くコスパも抜群



01

維持コストが低い

原付と同等の維持コスト

02

エネルギー効率が良い

電費性能がよく環境にも優しい

mibotとは

KGモーターズが開発する、1人乗り・短距離移動に特化した「原付ミニカー規格」の超小型EV。
道路運送車両法上は「原動機付自転車」だが、道路交通法では普通車扱いのため免許区分は「自動車普通免許」が必要。



乗車定員

1名

航続距離

100km

充電

AC100V/5時間

最高時速

60km/h

価格

低価格（100万円）※予定

ソフトウェア

OTAアップデート/コネクティッド

規格

原付ミニカー

免許

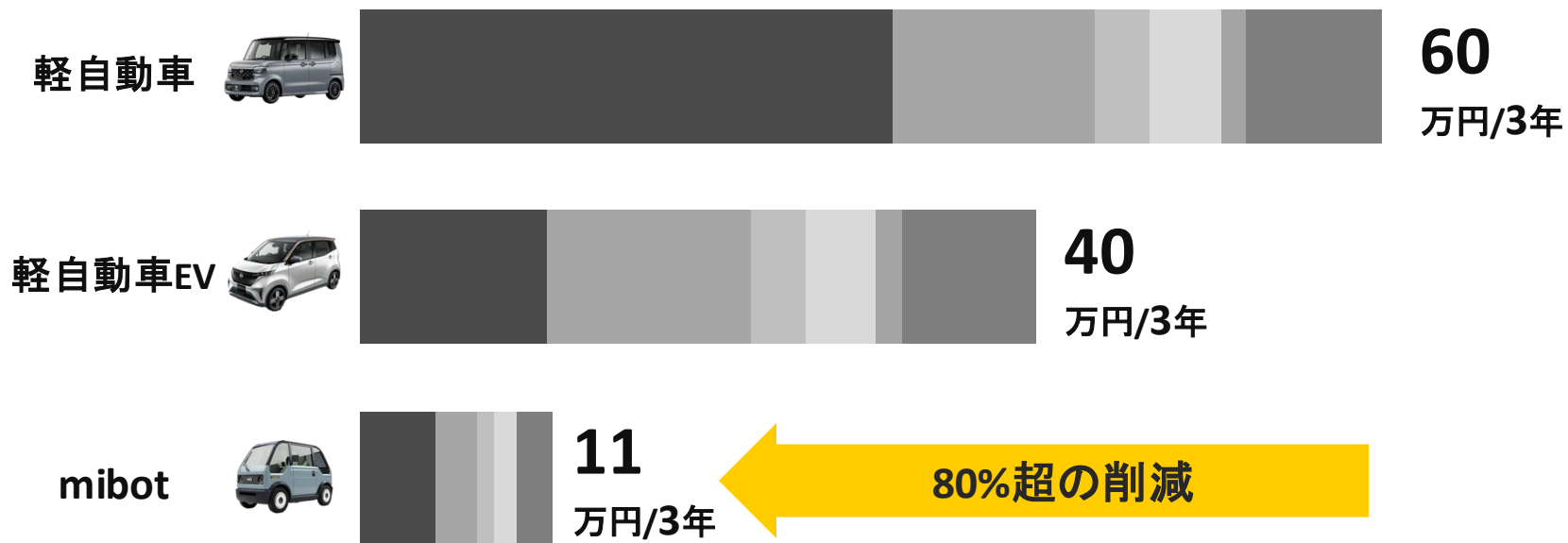
自動車普通免許

mibotで削減できるコスト

「原付ミニカー」規格であるmibotは、車検が不要で税金も安く、ファミリーバイク特約で任意保険の適用が可能。電費性能も1.5円/1kmとエネルギー効率が高いため、軽自動車から80%以上のランニングコスト削減ができる。

■軽自動車と軽自動車EVとmibotのコスト比較（初回車検まで）

（年間10,000km 使用時 ファミリーバイク特約/30歳以上）



■ ガソリン代/電気代 ■ 任意保険 ■ 自動車税 ■ 自賠責 ■ 重量税 ■ 車検/点検費用

原付ミニカー規格のため
車検不要

原付ミニカー規格のため
原付並みの税金

ファミリーバイク特約で
任意保険の適用可

電気代も格安
1万kmで1.5万円以下

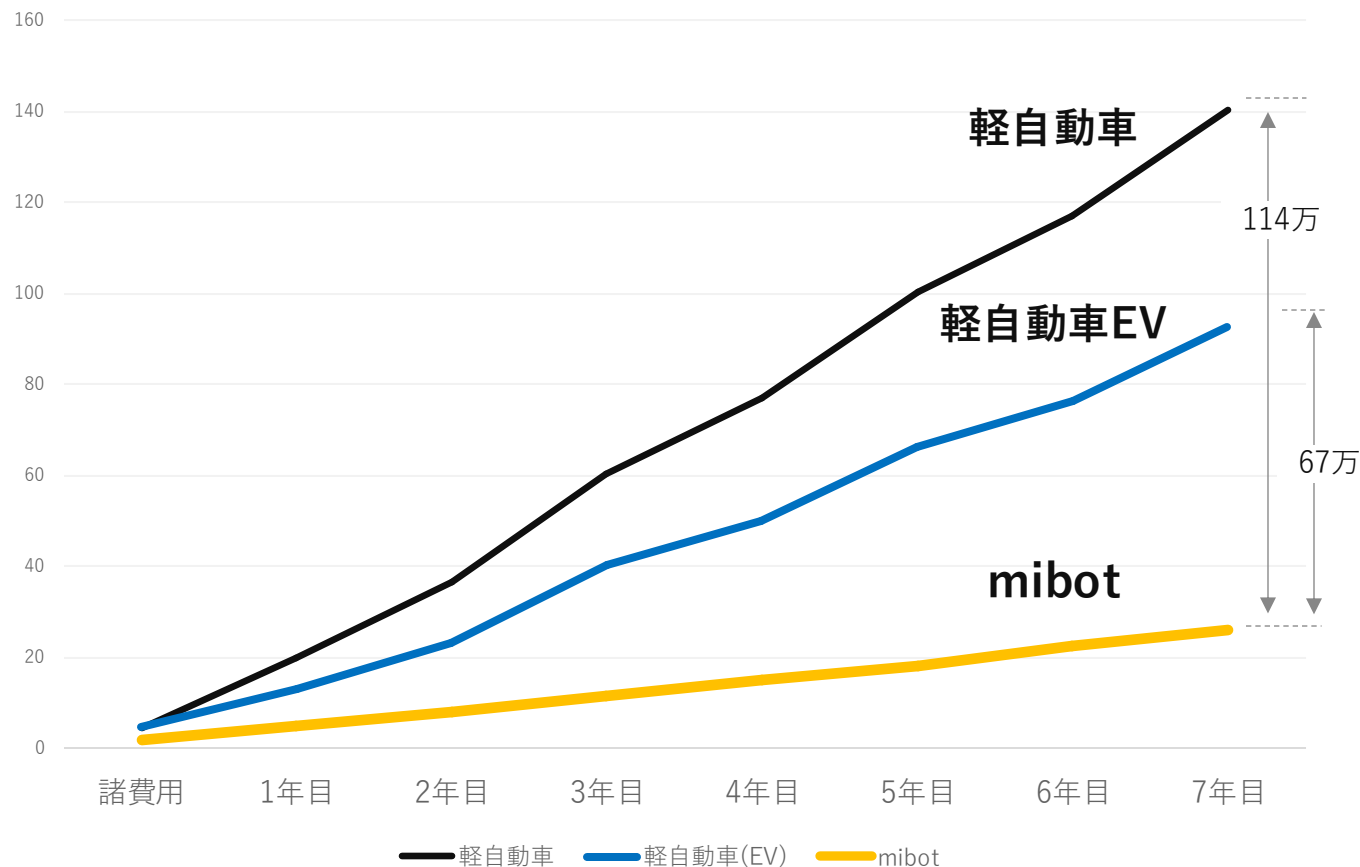
※一般的な軽自動車の費用とmibotの想定値から当社が試算

軽自動車とmibotのランニングコストの差

軽自動車との比較では、ランニングコストの差は、新車時から7年経過時点で100万円を超える。同じ7年時点での軽自動車EVとの差は67万円となる。

■軽自動車と軽自動車EVとmibotのコスト比較（7年の場合）

（年間10,000km 使用時 ファミリーバイク特約/30歳以上）



140
万円/7年



93
万円/7年



*写真は各社HPから引用

26
万円/7年



※一般的な軽自動車の費用とmibotの想定値から当社が試算

既存ガソリン車からmibotへのスイッチで CO₂排出量は約9割削減できる

1km走行するのに排出するCO₂量

ガソリン車

130g/km

軽EV

(日本の発電ミックス)

54.5g/km

mibot

(日本の発電ミックス)

21.8g/km

スイッチで

88%削減

mibot

(太陽光発電)

0.85g/km

再生可能エネルギーなら

99%削減

出典：自動車用燃料としての電気エネルギーの優位性と課題に関する考察
電気事業低炭素初回協議会

2026年度からの本格量産開始を目指す

2023年度

2024年度

2025年度

2026年度

コンセプトモデル **1** 台製作



東京オートサロンにて発表
モニター募集開始

量産試作車 **20** 台製作
※台数は変わることがあります



安全性・耐久性の評価を終えた
量産仕様の試作車両を作る

量産 **300** 台生産 & 販売



少量生産でのスタート
量産体制の構築

本格量産 **3,000** 台



本格量産スタート
量産効果による原価ダウンへ

販売とMaaSで「移動の最適化」を目指す

初期事業

mibotの製造販売



2025～

成長事業

mibotの自動運転



2027～

KGが目指す世界へのロードマップ

2031~

STEP④

ロボタクシーの配備

完全自動運転のロボタクシー

自動運転
Level.5

2027~

STEP③

乗り捨て型シェアリングの配備

迎車と返却が自動運転の、乗り捨て形カーシェア

自動運転
Level.4

2026~

STEP②

返却型シェアリングの配備

自動運転機能を搭載しない返却型のカーシェアを配備する

2022~

STEP①

車体の量産・製造・販売

目指す世界を実現するための基盤となる車体が存在しないため、まずは製造する

今ココ

KGが
目指す世界

誰もが、安全に、
快適に、手頃な価格で
移動できる世界

4つのステップを進めるための3つのキーワード

KGがこの4つのステップを確実に進めるためには、3つのキーワードが重要となる。

① エリア



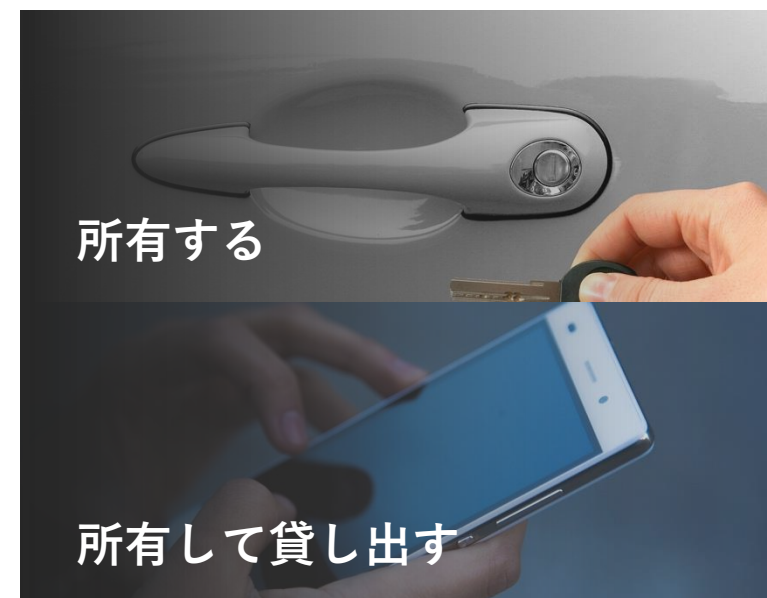
全国を大きく**3つのエリア**に
分解して捉え、
アプローチの方法を変える

② 運転可能性



運転できない人を含む
「**すべての人**」を
救えるサービスへ

③ オーナリング



エリアを問わず展開できる
「**所有と貸し出し**」の
合わせ技のシェアリング

① エリア：全国を3つのエリアに区分

KGは日本全国を3つのエリアに分解。KGは都心以外のエリアを対象にし、特に一般的に営利目的の企業運営のシェアリングが難しいテールエリアにも進出を狙う。

人口集中エリア（首都圏）
車なしで生活できる



ミドルエリア（地方都市、首都圏郊外）
車所有は負担が大きいがあったほうが便利



テールエリア（地方郊外）
車がないと生活できない



ニーズ

車を所有せず必要な時に安く使いたい
(STEP②:シェアで攻略)

維持コストが安い車が欲しい
(STEP①:販売で攻略)

1人乗り小型モビリティを当たり前にする

初期スコープ

人口

東京23区
山手線内側

名古屋・大阪
中心部

東京23区
山手線外側

地方都市中心部

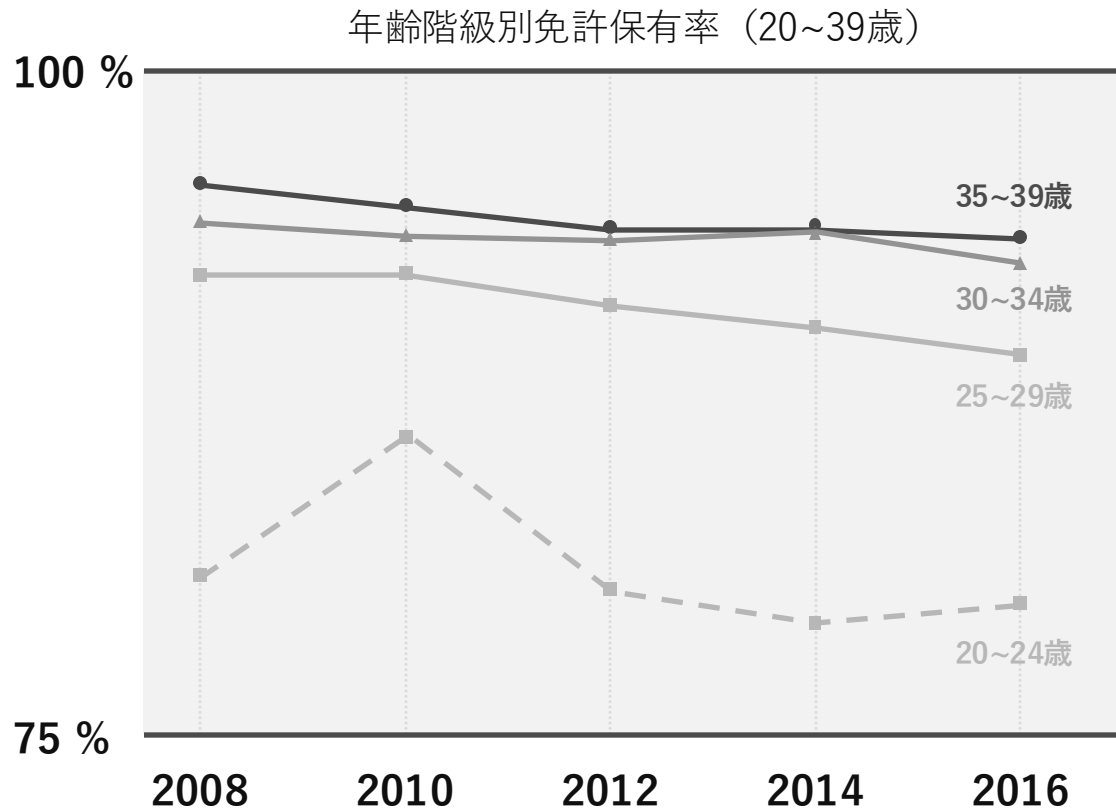
首都圏郊外

地方郊外

② 運転可能性：運転できない人を救えるサービスへ

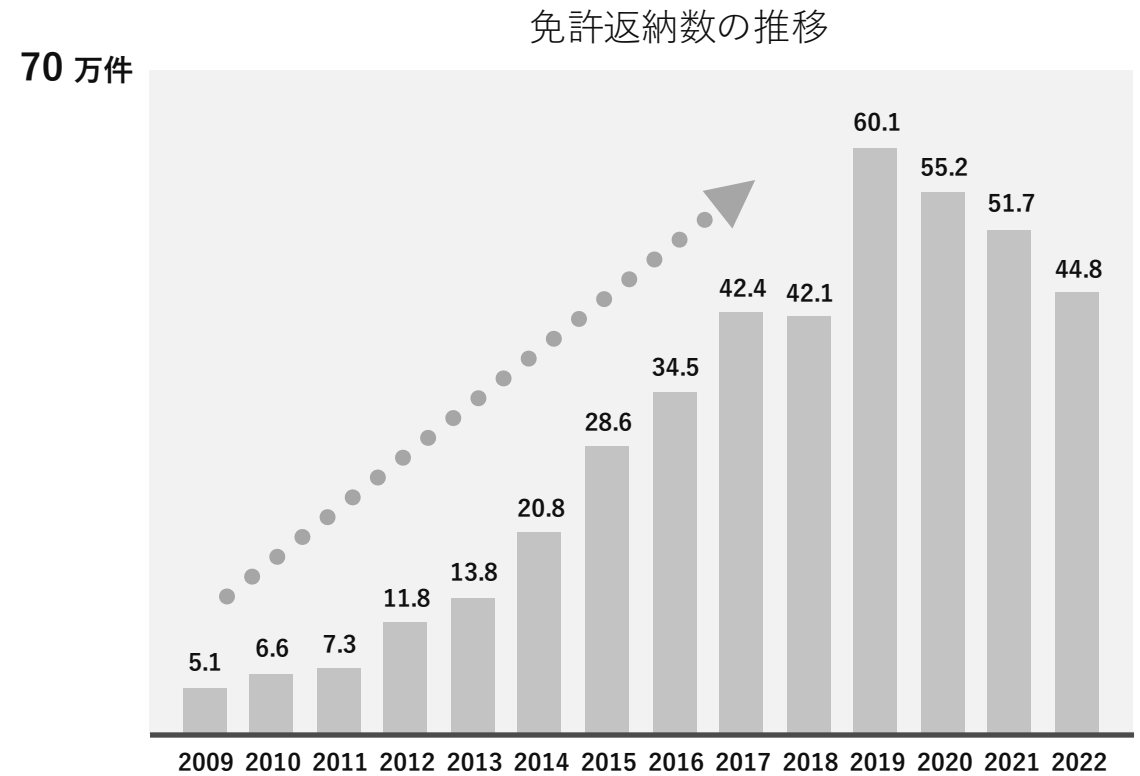
日本人の9割以上が免許を保有しているが、クルマ離れを背景に免許保有率は微減傾向。また高齢者の免許返納が一般化し、運転難民はさらなる増加が予測される。

免許保有率は9割超えも微減傾向



出典：警視庁「運転免許統計」（一部改変）

年間約50万人が免許を返納している



出典：警視庁「運転免許統計」（一部改変）

4ステップの全体像

エリア・運転可能性・複数人MaaSとの組み合わせ・オーナー型の4つのキーワードによって区分されるステップを踏みながら、目指す姿の実現に取り組んでいく。

人口集中エリア（首都圏）

車なしで生活できる



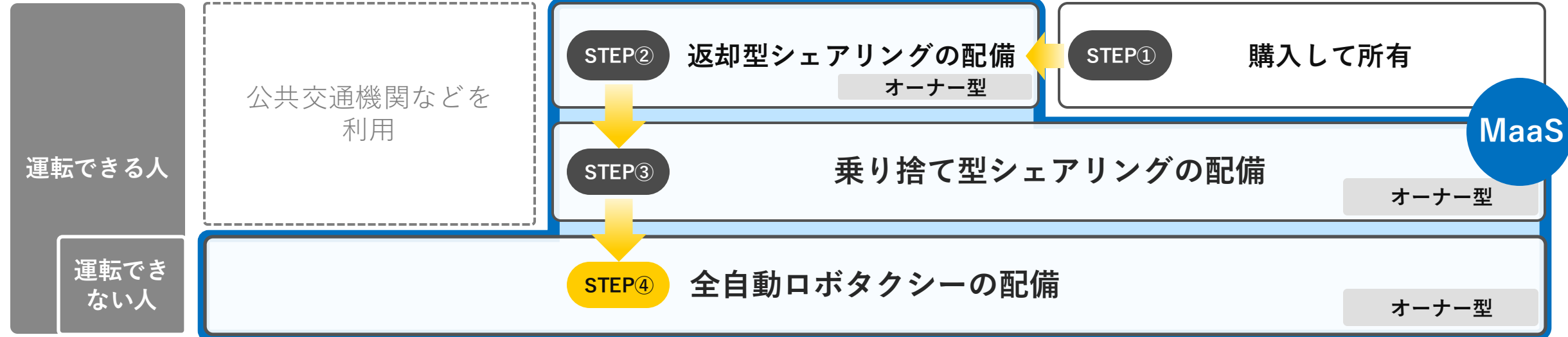
ミドルエリア（地方都市、首都圏郊外）

車所有は負担が大きいがあったほうが便利



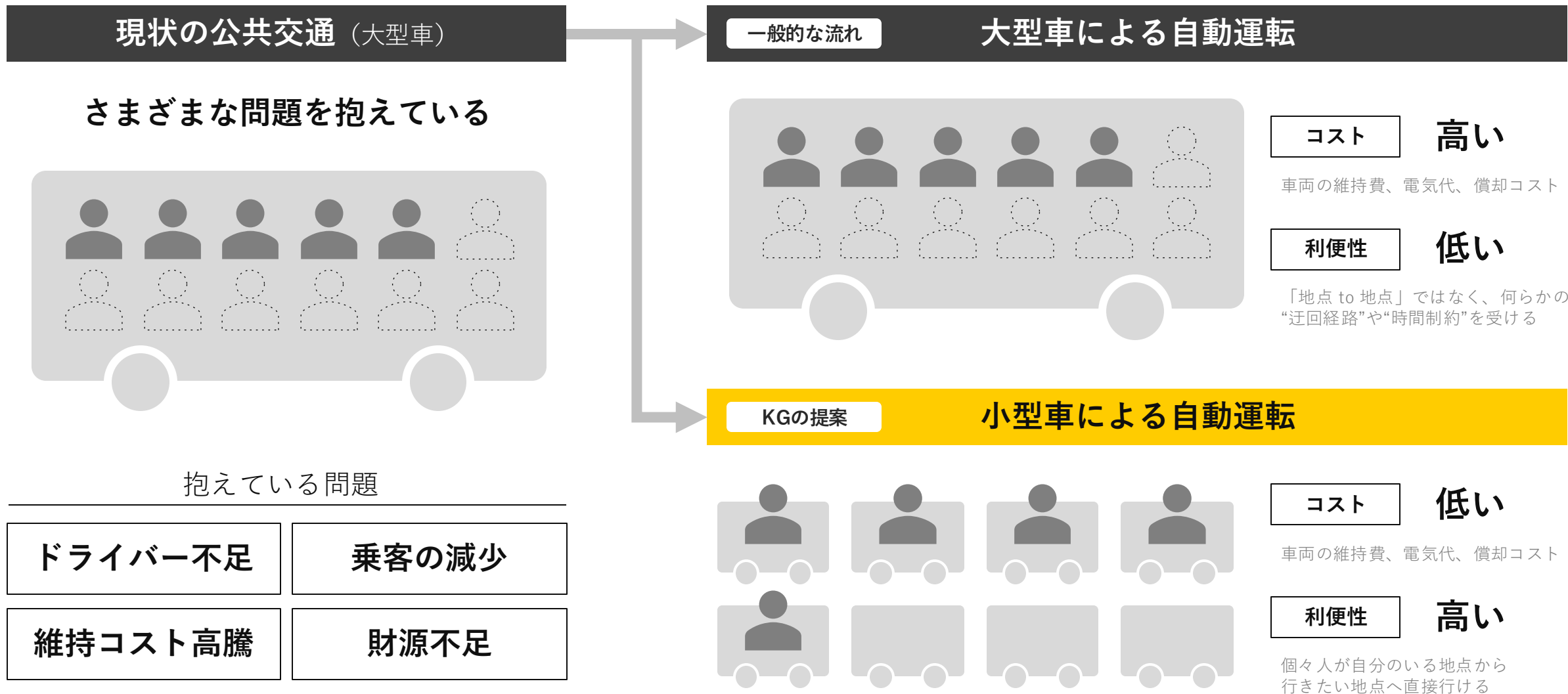
テールエリア（地方郊外）

車がないと生活できない



一人乗りMaaSの価値

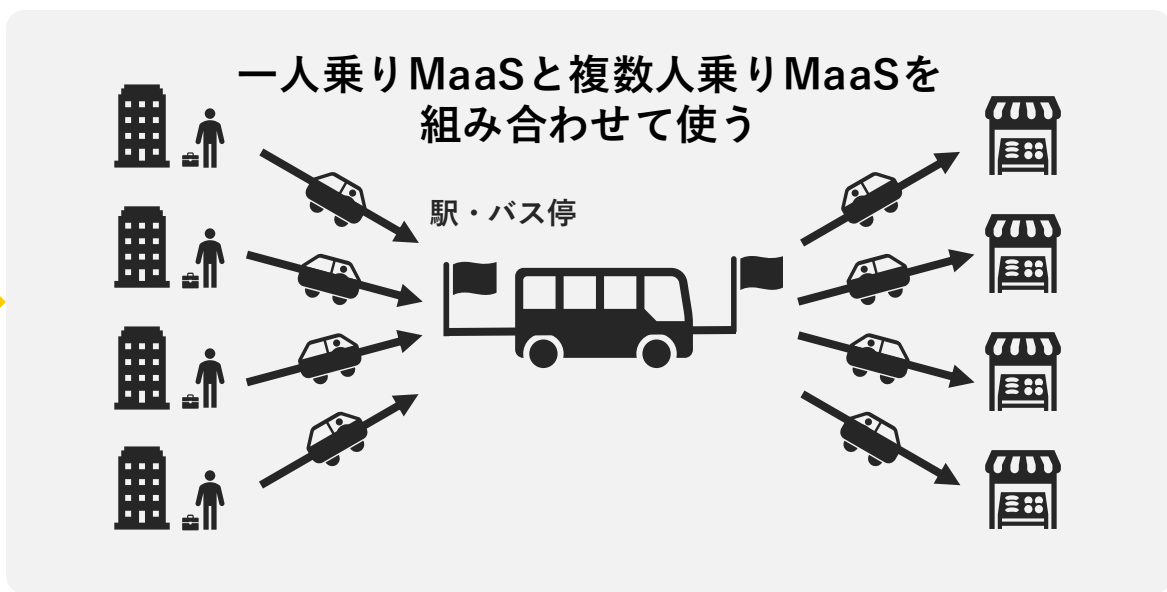
人口減少時代において、自動運転による旅客輸送は重要なファクターだが、大型車体だとさまざまな障壁が生じる。



一人乗りMaaSの価値

KGが社会に対して一人乗りMaaSを提供することで、場合によっては複数人MaaSと組み合わせて利用され人口減少時代の移動の課題が解決される。

mibotの提供で生まれる「ハブ&スポーク」の選択肢



✗ 運行コストを賄えない

✗ 環境によくない

○ 1人を最適なコストで運べるので維持コストが安い

○ 1人を最適なコストで運べるので環境にも良い

○ ユーザーの自宅から目的地に直接運べる

✗ 遠くまで行けない