



デジタルライフライン全国総合整備実現会議 ドローン航路ワーキンググループ 第2回

2023年12月

第2回 ドローン航路ワーキンググループ（WG）における論点

- 1 デジタルライフライン全国総合整備計画を通底するコンセプトである、10年後を見据えた全国津々浦々での実装の考え方について、アーキテクチャWGでの議論を通じて具体化したところ、御意見を頂きたい。
- 2 上記コンセプトを踏まえてアーリーハーベストPJに関する仕様や運営主体、計画について検討したところ、御意見を頂きたい。
- 3 アーリーハーベストに続く実装計画のロードマップ及び地域選定の要件等を検討しているところ、考え方について御議論頂きたい。

第1回ドローン航路WGおける主な御意見

議論のテーマ

委員コメント

ドローン航路の役割

- ・ドローン航路を利用することで飛行許可・承認申請を簡素化でき、コストも下がるような仕組みが必要（ヤマハ発動機）
- ・道路や線路、橋梁等のインフラを保有・管理者や地域との合意形成をドローン航路で解決すべき（佐川急便、石川県）
- ・河川法、港湾法等、航空法以外の課題とうまく連携できる情報ハブが必要（KDDI）
- ・ドローンの航路の管理者が一括して安全管理措置を実施すれば審査の効率化が図られる（国土交通省航空局）
- ・需要を踏まえて誰がどこに航路を引くのか、地域特性も踏まえて検討する必要あり（総合奨励研究会）

通信環境

- ・過疎地域等で、衛星を含めた安定した通信環境の確保が必須（日本郵便、石川県、楽天、KDDI、ヤマハ発動機等）
- ・条件不利地域において、事業者や自治体を主体とした携帯電話のエリア整備支援を実施している（総務省総合通信基盤局）

ビジネスモデル・事業継続性

- ・実証で終わらせないためにも、通信事業で成り立つためにもマネタイズが重要（東三河ドローンリバー、秩父市、NTTコミュニケーションズ）
- ・平時・災害時どちらでもビジネスモデルとして成立させるという発想が必要（奥多摩町）
- ・採算性含め、ドローン航路でこういったメリットがあるか検討し、ドローン物流が社会実装できるようにしたい（国土交通省物流政策課）

社会受容性

- ・住民・自治体との合意形成が重要。社会受容には、事業者認定に関するエビデンスが必要（日本郵便、東京大学）

標準化

- ・通信・気象・運航管理等の標準化をドローン航路で実施すべき（東京大学）
- ・陸上物流と同様に、受渡の本人確認や標準約款含めた環境整備が必要（佐川急便）

マッチング 協調領域/競争領域

- ・需給マッチングシステムや、緊急着陸等のインフラが協調領域なのか競争領域なのか整理が必要（NTTコミュニケーションズ、プロドローン）
- ・配送ロボット（UGV）や自動運転車も含めた横断的なマッチングも必要（ACSL）

先行地域

- ・河川についてスケジュールは違和感ないが、運航者の手が挙がるかがポイント。手続き簡素化は検討したい（国土交通省水管理・国土保全局）
- ・先行地域には、自動運転支援道との重複地域を選定するなど、複合的な視点が必要（日立製作所）
- ・自治体間のノウハウ共有が重要（トラジェクトリー）

その他

- ・ドローンを使った都市計画を行政が作ることが重要（秩父市）
- ・膨大なデータのリアルタイム・正確な分析・検出を可能とするようなデータ連携プラットフォームが重要（ソフトバンク）
- ・UTMにドローンをどう恒常的に繋げるか含め、ドローン航路の継続的管理が必要（プロドローン）
- ・空間情報の信頼性をどう担保するかが重要（トラジェクトリー）
- ・磁界影響や送電線の揺れに対応するような、機体の技術開発が必須（ACSL）
- ・3D都市モデルの整備活用、オープンデータ化に取り組んでいるので連携していきたい（国土交通省都市局）

規制緩和とドローン航路の対応状況

✓ ドローンの社会実装に向けて、デジタル技術（機上カメラの活用）、操縦ライセンスの保有、保険への加入を条件として、補助者・看板の配置や一時停止等の立入管理措置が不要となるとともに道路や鉄道等の横断が容易となるレベル3.5飛行が新設されるところ、この効果を生かしつつ、ドローン航路の利用者が行う飛行の手続き簡素化を実現する。

第1回ドローン航路WG※1の議論を踏まえた ドローン航路による手続きの簡素化の考え方

ドローン運航者が現状取るべき対応（As-Is）



ドローン航路における対応（To-Be）

①地上リスク の低減

- a 地上環境の整備（緊急着陸地点）
- b 地上情報の調査・整備
- c 落下分散範囲の特定（※3）
- d **立入管理措置の実施**

②上空リスク の低減

- e 上空情報（気象、電波等）
の調査・整備

③関係者 調整/周知

- f 住民、自治体等の事前理解を醸成
- g 空域管轄関係者、地形・地物管理
者等との事前調整／周知を実施
- h 有人機関係者への周知を実施

a-hを航路運営者が一定レベルの水準
で調査・整備することで、ドローン航路を
リスクの低減された空域として整備する。

リスク低減がなされたドローン航路の利用
により、飛行の手続きについて簡素化を
行う。

第1回 スタートアップ・投資WG※2の議論を踏まえた ドローン航路の整備前提

24年度からのアーリーハーベストプロジェクトにおいて、まずは原則**レベル3.5飛行**
を前提にドローン航路を整備する。

アーリー
ハーベ
スト

- 運航者(UASO)に求められる要件
 - ✓ 操縦ライセンスの保有
 - ✓ 保険への加入
 - ✓ 機上カメラによる歩行者等の有無の確認

- ✓ レベル3.5飛行を前提とするため、機上カメラによって歩行者等の有無を確認することにより**補助者・看板の配置といった立入管理措置は不要**になるとともに、操縦ライセンスの保有および保険への加入により道路や鉄道等の横断が容易化。（※4）

将来

- ✓ 将来的には、ドローン航路におけるレベル4飛行の実装及びドローン航路におけるレベル4飛行の手続きの簡素化を目指す。

赤字は変更箇所

※1 令和5年7月31日に開催

※3 落下分散範囲は飛行経路設定時に航路内を運航する機体の種別や風速等の航路の環境情報を元に自動的に算出されることを想定する。

※2 令和5年11月17日に開催

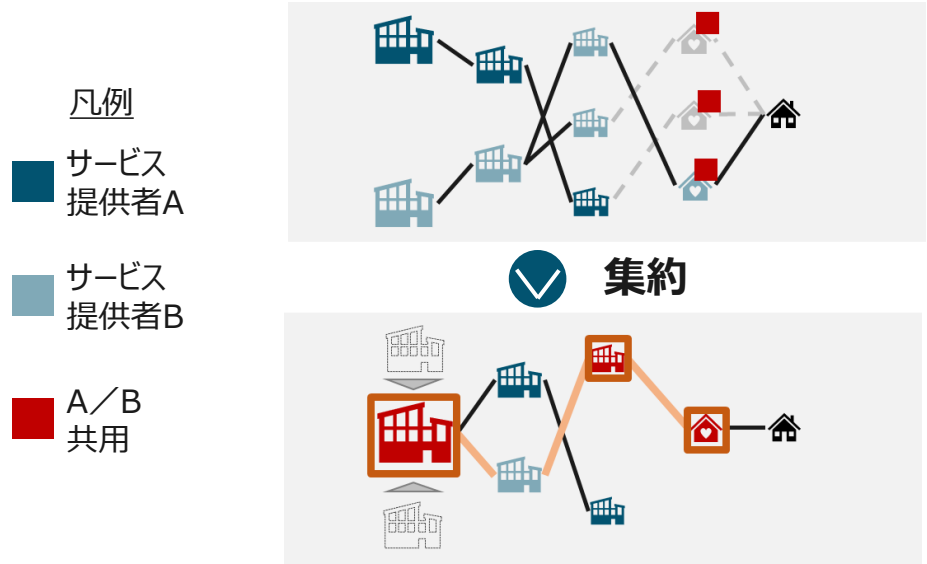
※4 アーリーハーベストプロジェクトによるドローン航路の社会実装において、現実的にレベル3飛行を混合せざるを得ない区間が生じた場合には、別途措置を検討する。

デジタルライフラインの目指すべき姿：社会の変化に伴うサービス限界への対応

- 日本は、人手不足により、生活必需サービスの継続的な提供が徐々に困難になる時代に突入。サービスを継続して提供し続けるためには、デジタル技術を活用しながら、これまで競争的に取り組んでいた領域について、産官学で協調的に整備することで、投資の方向性を分散させないことが必要。特に、
 - ①デジタル時代の変革期にどうシステムに移行するか分からないものの、デジタル中心となるよう、一定の仮説に基づいて戦略的に整備する必要。その際、整備のための新規投資が過剰にならないように、ダウンサイジングを念頭に置きながら、デジタルでの代替を進めることが重要。
 - ②安全性の議論は避けて通れないものの、デジタル技術の導入を加速するために、事後的なフィードバックや制度論も含め、未知なる安全リスクを社会全体で最小化する仕組みを整える必要。

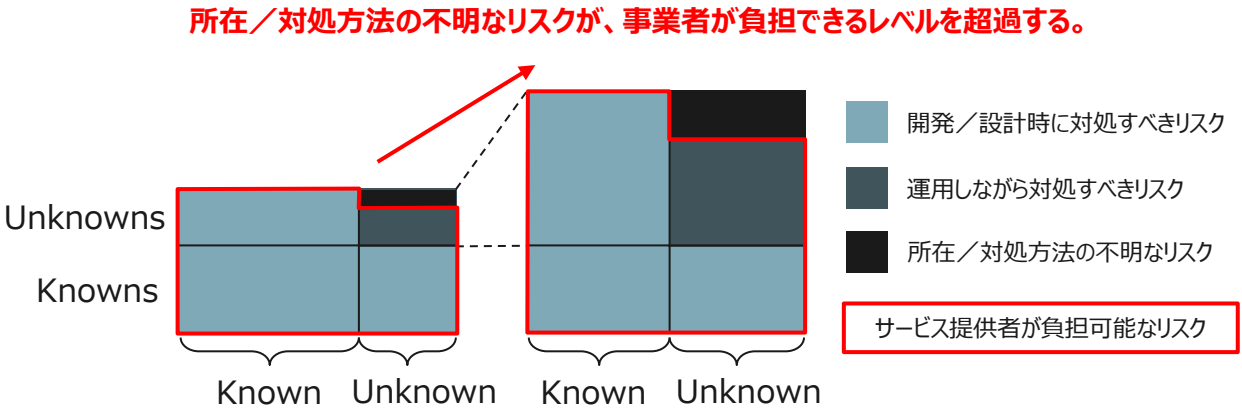
人口減少社会に適合するため、インフラのダウンサイジングが必要

- ✓ 人口減少下では、維持に係るコストを支払う余力のないインフラが多数存在。いずれは、インフラの維持が難しくなり、サービスが提供できない地域も発生し始める恐れ。戦略的に集約することが必要。



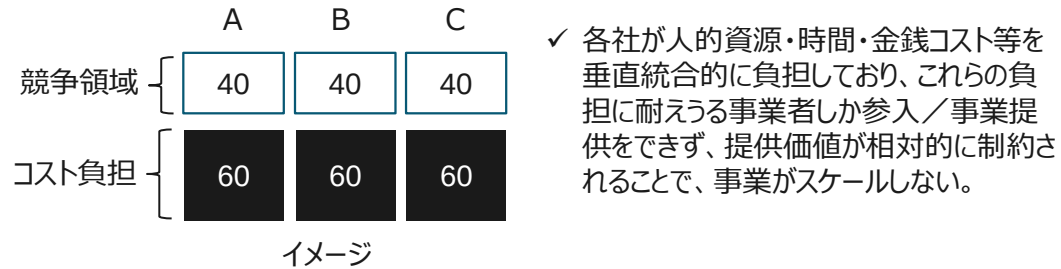
未知なる安全リスクを社会全体で最小化する仕組みが必要

- ✓ 自動運転をはじめ、SoS（System of Systems）を前提とした技術の実用化に向けた実証が進んでいるが、個社が個別に収集するデータからの学習のみでは増大する所在／対処方法の不明なリスクに対応できない。
- ✓ 事業者のリスクを負担可能な範囲に留めつつ、社会実装に求められる安全水準に迅速に達するために、インフラ側からの情報取得を含めた、デジタルツインによる現象のデータ化や、責任論の見直し等、社会全体でリスクを最小化する持続的な仕組みの整備が必要。

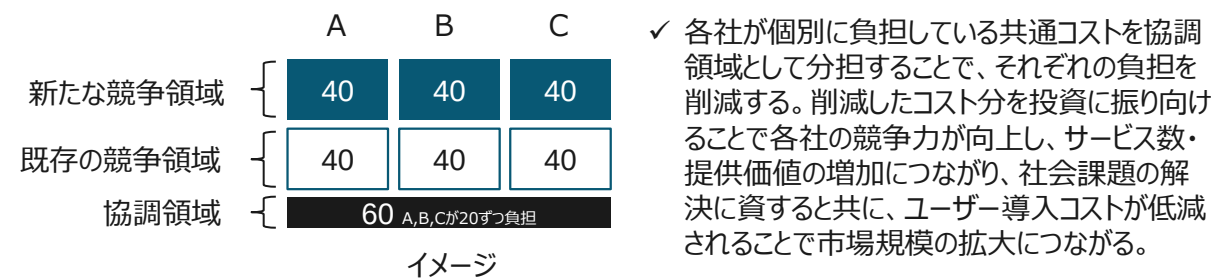


ドローン航路が目指すゴールイメージ

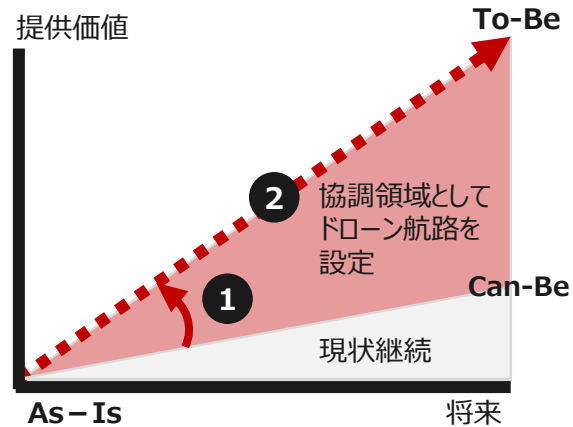
As - Is (現状)



To - Be (将来)



計画実施コンセプト



1 付加価値向上に向けた協調領域整備

担い手の役割分担	協調領域を整備・維持する主体の創出
モビリティ・ハブ整備	- 既存アセットの共同利用 - 既存アセットへの機能追加
航路整備	- 設備等設置場所確保／関係者調整 - 飛行環境の整備（電波環境、空間情報） - 情報取得機器の設置

2 サービス数増加に向けた利用促進

インセンティブ	- 国の支援施策による整備・実装の推進 - ドローン航路利用による飛行の手続きの簡素化 等
エンフォースメント	関連する補助金・交付金・実証事業等の採択要件に設定等

デカップリング／リバンドリングによる産業の水平統合戦略

- ✓ 設備の場所確保からサービス提供まですべてをひとつのプレイヤーが垂直統合で担うことが難しいドローン業界においては、従来のアセットの積上方式によるビジネスモデルの成立は困難であるにもかかわらず、各社が重複投資を行うことで、中途半端なサービスインに留まってしまう。
- ✓ 各社が場所、施設、インフラ、デバイス、機体等を持ち寄り、データ連携基盤を基礎としたアセットのデカップリング及びマルチサイドプラットフォームによるリバンドリングで、水平統合的なアセットシェアリング及びサービスマッチングのエコシステムを組成し、早期のサービスイン／事業拡大を目指す。

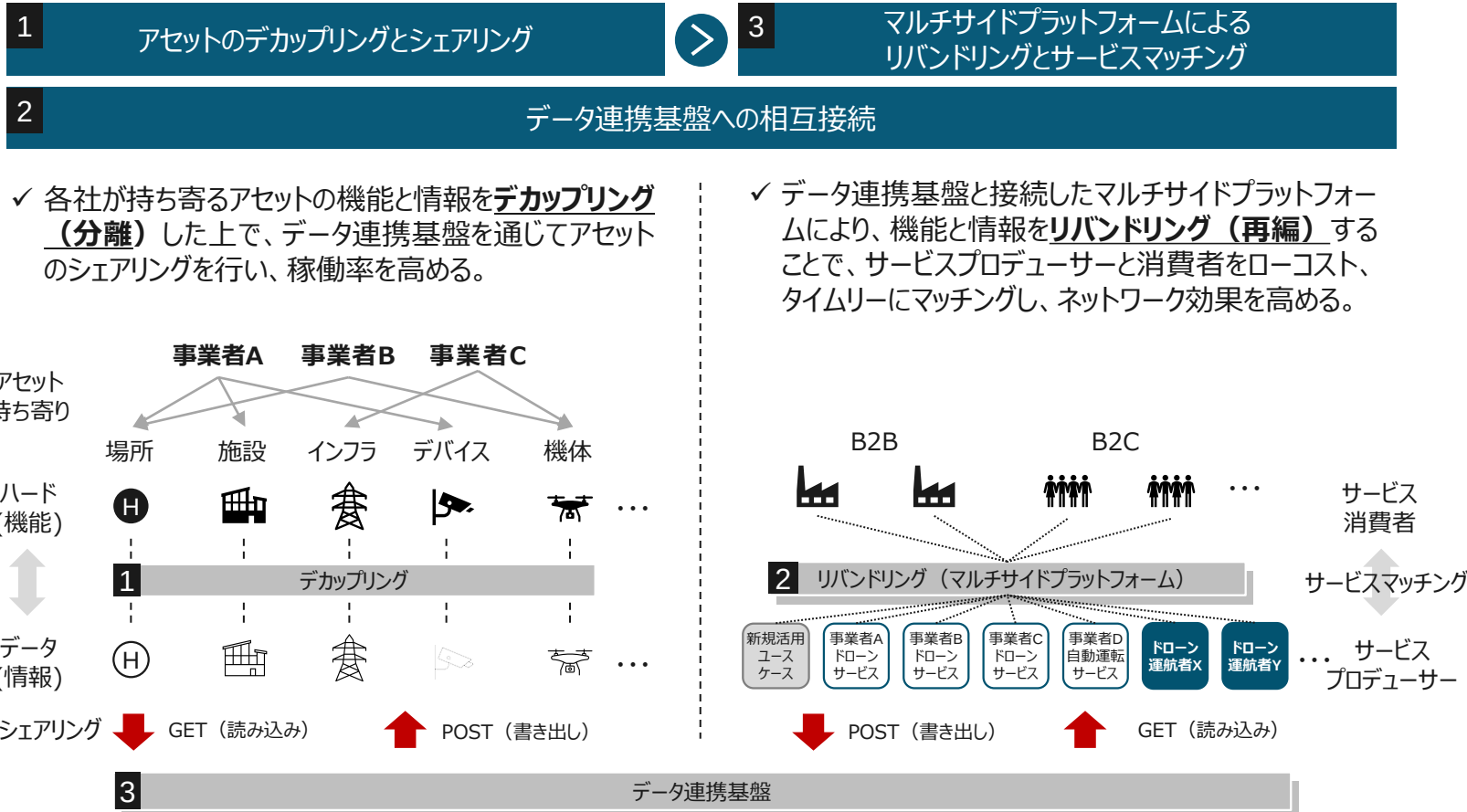
垂直統合（現状）

	事業者A	事業者B	事業者C	...
アセット	場所 ○	○		重複投資
	施設 ○			
	インフラ ○		○	
	デバイス ○			
	機体 ○	○	○	
サービス	運航 ○	○	○	
	運航管理 ○	○		
	飛行計画 ○	○	○	サービスのサイロ化
	巡視・点検 ○		○	
	物流 ○			

不完全な垂直統合



水平統合（将来）



ドローンサービス提供における競争／協調領域の考え方

		事前準備	飛行計画	飛行直前	運航中	飛行後
ドローン航路 (航路運営者(※))	フィールド整備	•地域住民・自治体への説明 •緊急着陸地点整備（場所確保含む） •関係者調整 •モビリティ・ハブ整備・運用 •情報取得機器の設置 •電波環境整備	•モビリティ・ハブ利用予約 •マルチモーダル連携	•飛行計画周知（地形、地物管理者等への通知を含む）	•関係者との連絡体制の構築	
	デジタル情報整備 (公益DPF認定を受けたUSS)	•飛行環境調査	•空間情報（地上・上空）の配信 •航路リスク情報の配信 •空域構成・ジオウェアネス	•空域構成・ジオウェアネス	•運航・空域アクセス監視	•ヒヤリハット報告
運航サービス (UASO)		•技能証明取得	•飛行計画作成 •飛行許可・承認申請	•飛行計画通報	•FPV映像による監視等 •事故対応	•飛行日誌作成 •事故報告
運航管理サービス (USS)			•空域アクセス管理 •飛行許可・承認申請支援	•飛行計画通報支援（IF提供） •飛行計画の調整	•トラッキング •適合性モニタリング •識別 •飛行中の運航調整 •空域アクセス管理	
ルーティングサービス			•飛行経路作成			•飛行経路最適化
機体提供		•機体認証取得 •機体登録 •機体管理	•機体利用予約	•機体シェアリング		•機体回収／メンテナンス

凡例

UASOの個別対応を協調領域とするもの

協調領域として新たに実施する必要性があるもの

公益DPF

凡例

UASOの個別対応を協調領域とするもの

協調領域として新たに実施する必要があるもの

公益DPF

※航路運営者にはUSS（公益DPF）が内包される想定（p8にて記載）

UASO：UASオペレーター（運航者）

USS：UAS Service Supplier

DPF：デジタルプラットフォーム

Copyright © 2023 METI/DADC

ドローン航路における役割分担の考え方（航路運営者の役割）

ドローンサービス実装群（案）

役割	サービス	KSF（重要成功要因）	担い手	効果
航路構築/運営	フィールド整備	・ 競争領域であるA-Dの事業のKSF達成に貢献	A-D事業者 + 自治体 I	
	デジタル情報整備	・ ドローン航路基盤システムを用いて3次元の航路情報を配信	B ドローン航路基盤システムを運用するUSS（公益DPF） II	
サービス提供	運航サービス（UASO）	・ ドローンを活用して既存のオペレーションを省力化／高度化、または新規サービスを提供	A 物流、巡視・点検事業者等	・ 運用コスト減 ・ サービス数増 ・ エリア拡大／航続距離延伸
	運航管理サービス（USS）	・ 目視外／自動・自律飛行や、空港周辺・150m上空等のリスクが高い飛行を志向するUASOに対してシステムを用いた運航管理ソリューションを提供	B USS	サービス数増に伴う売上拡大
サービス提供支援	ルーティングサービス	・ ドローンの飛行目的に応じて、飛行の安全性・経済合理性を高める最適な飛行経路を作成	C 運航計画事業者	
	機体提供	・ 市場のUASOが利用したい最先端の機体をフライト単位で安価に提供	D 機体提供事業者	
...				競争領域における事業の成立

I 航路運営者（事業者+自治体）が果たす協調的な役割（※1）

	A モビリティ・ハブの整備	B 航路の整備	
		地上	上空
場所・関係者の調整	✓ 既存施設を活用	✓ 理解醸成 ✓ 航路事前調整	
		✓ 緊急着陸地点確保	✓ 航路周知
機能整備	✓ 既存施設への機能追加・維持	✓ 緊急着陸地点整備	✓ 航路環境整備

（※1）航路運営者のオペレーション全体における責任分界については今後要検討

II 公益デジタルプラットフォーマー（USS）が果たす公益的な役割

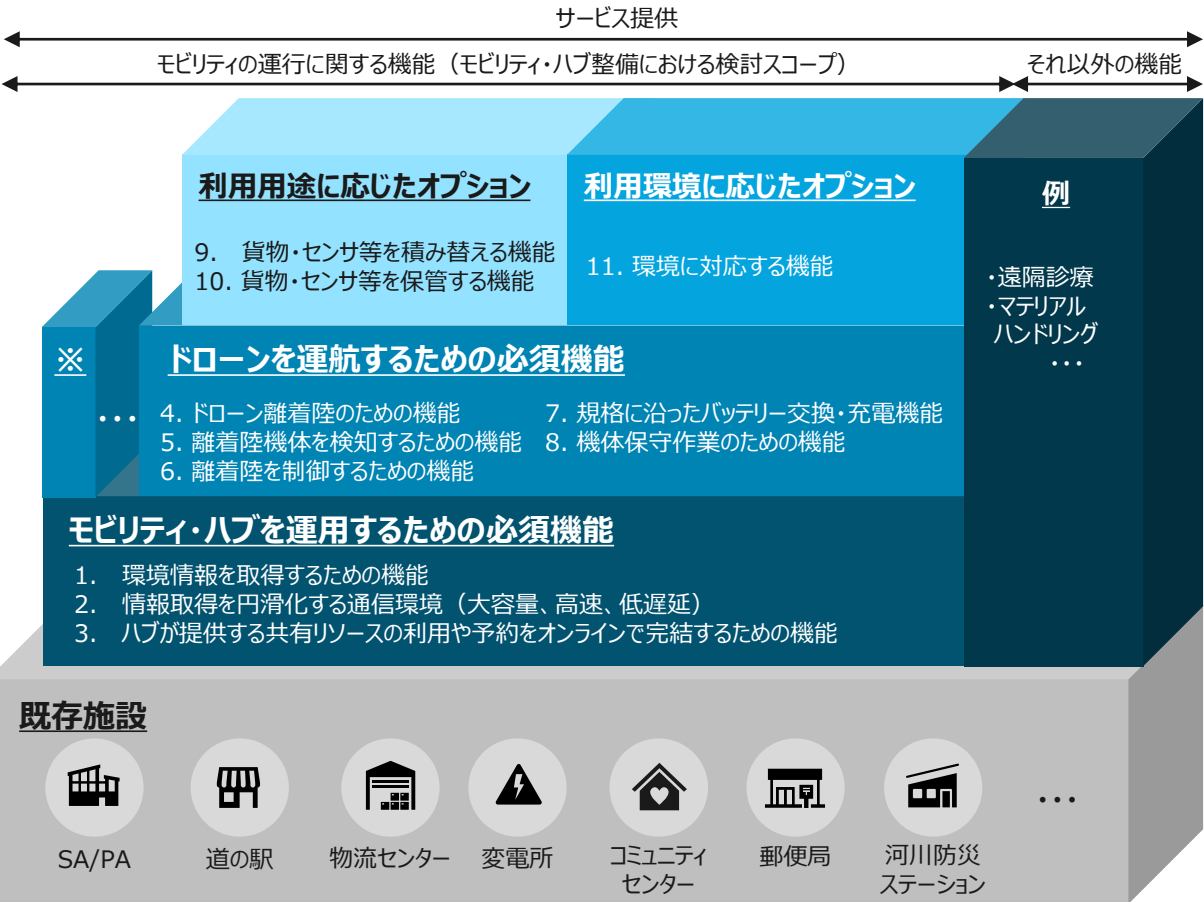
機能提供	✓ 空間情報（地上・上空）の配信 ✓ 航路リスク情報の配信 ✓ ヒヤリハット報告 ✓ 航路のインターオペラビリティの確保
------	---

※「II 公益デジタルプラットフォーマー（USS）」はI 航路運営者に内包される想定

A モビリティ・ハブの整備方針（ドローン航路）

モビリティ・ハブの設置方針

- ✓ 基本的に施設の新規創設は行わず、**既存施設への機能追加で対応**。
- ✓ 既存施設に加え、新たなモビリティの移動に関する機能を追加する。
その際、**人的プロセスを可能な限り省力化・自動化することを目指す**。



オプション機能は地域特性等の利用環境や利用用途に応じて選択。既存設備が既に機能を保持している可能性もある。
なお、既存施設への機能追加にあたっては、既存施設本来の機能を損なわないように配慮すること。

※ 自動運転車を運行するための必須機能等を想定

モビリティ・ハブの機能を実現する手段の例

- ✓ アーリーハーベストでは、モビリティ・ハブに求められる**ドローンの運航に必要なミニマムな機能の整備**を行う。
- ✓ 将来的には、ドローンの運航に必要な機能に加え、モビリティ・ハブでのオペレーションが人を介さずに**デジタル完結**することを目指す。

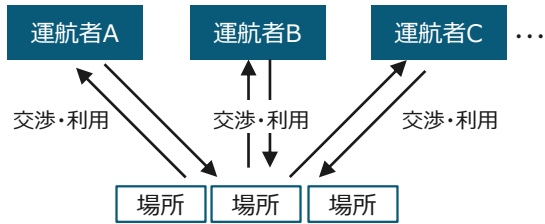
アーリーハーベストにおける実現手段		将来的な実現手段（例）
1	必要に応じて整備	・ 気象プローブ
2	必要に応じて整備	・ 通信システム
3	・ ドローンポート予約管理システム	・ モビリティ・ハブ管理システム （ドローンポート情報管理システム（ISO5491）を含む）
4	・ 固定式・可搬式ドローンポート ・ 立入管理エリア	・ 固定式・可搬式ドローンポート ・ 立入管理エリア
5	必要に応じて整備	・ リモートID受信器
6	必要に応じて整備	・ 位置情報取得／補正システム （RTK-GNSS）
7	・ 充電スポット（100～240V（AC））	・ 充電スポット（100～240V（AC））
8	必要に応じて整備	・ 保守作業用スペース
9	必要に応じて整備	・ ドローンポートの貨物・センサ等積替システム
10	必要に応じて整備	・ 保管庫（荷物、点検用機器など）
11	必要に応じて整備	・ 調色用ライト（白飛び補正） ・ 融雪装置

B 設備等設置場所の確保及び関係者調整の方針

現状

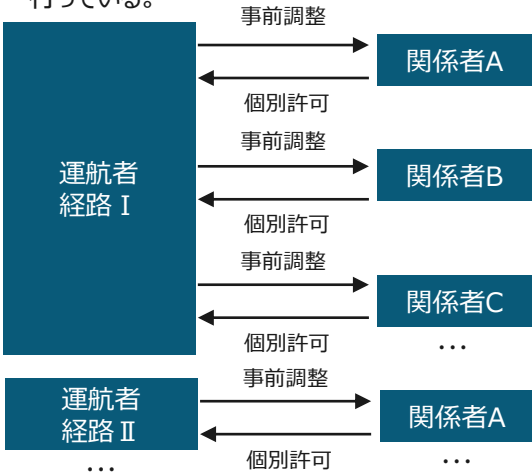
設置等場所確保 (※)

✓ たとえ類似の飛行経路でも、各運航者が自前で施設・設備等の設置場所を確保し、地上環境を整備している。



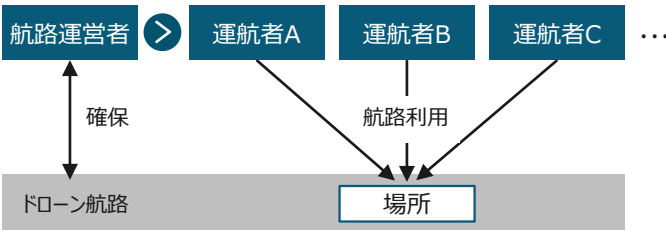
関係者調整 (事前調整・周知)

✓ 飛行経路の設定ごとに自治体・関係者に個別で事前交渉・調整し、許可を得た上で飛行を行っている。

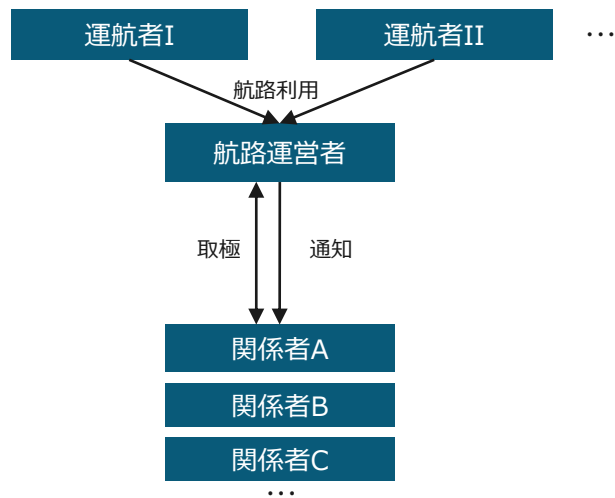


アーリーハーベストにおける実現手段

✓ 航路運営者（事業者+自治体）がドローン航路で利用可能な施設・設備等の設置場所を事前に利用交渉・確保することで、各運航者が自前で交渉する必要がなくなり、共同利用が可能に。



✓ 航路運営者（事業者+自治体）が関係者とドローン航路整備の取極を行い、航路の飛行情報を通知。



(参考) 個別に調整を行っている関係者の例

理解醸成	自治体、地域住民			現在 個別に対応
事前調整	空域管轄関係者	空港設置管理者		
		空港事務所		
		航空交通管理センター		
		航空自衛隊 等		
		...		
	地形管理者	森林管理署		
		河川管理者		
		環境事務所		
		...		
		地物管理者	施設管理者	
	送配電事業者			
	道路管理者			
	鉄道事業者			
	...			
	周知	有人機関係者	有人機7団体	
都道府県警察				
海上保安庁				
消防機関				
厚生労働省（ドクヘリ）				
...				

		今後 対応が必要
		現在 個別に対応

※第三者の土地の上空において無人航空機を飛行させるに当たって、常に土地所有者の同意を得る必要がある訳ではない。
(令和3年6月28日) 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会(第16回)別添4「無人航空機の飛行と土地所有権の関係について」より抜粋

B ドローン航路飛行環境の整備方針

電波環境の整備

- ✓ ドローンの安全な社会実装のため、アーリーハーベストプロジェクトに指定された区域におけるドローン航路においては電波環境調査を政府が行った上で、FPV映像が伝送可能な電波強度で上空エリア整備を行う。

0 電波環境調査

- ✓ 事業者／経路ごとに電波環境調査を行う必要があり、運航者の負担になっているところ
アーリーハーベストプロジェクトに指定された区域におけるドローン航路の整備エリアについては、政府が電波調査事業者と連携しながら上空の電波環境を調査。

1 地上既設局の活用

- 例：
- ✓ 既存局の電波発射角度のチューニング
 - ✓ 既存局の電波発射方向の設備追加 等

2 既設アセットの活用

- 例：遊休施設化した無線中継所や送電鉄塔等のアセットをシェアリングし、基地局設備を構築 等

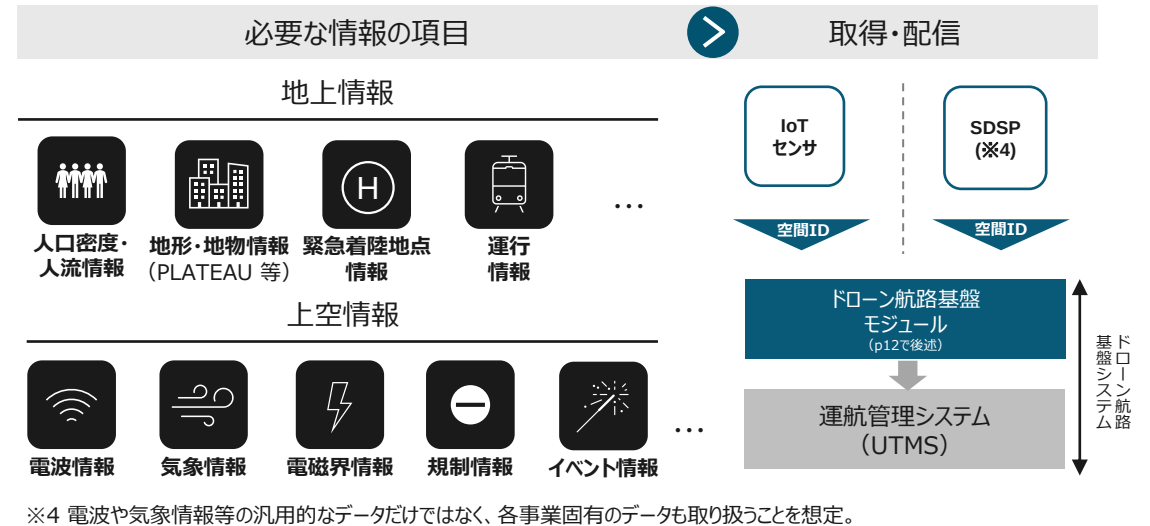
アーリーハーベスト

3 非地上系ネットワークの活用

- ✓ 25年度以降は高高度プラットフォーム（HAPS）等の成層圏通信を利用した上空エリア整備についても検討する。
- ✓ 低軌道衛星（LEO）通信等については、災害時等、最低限のテレメトリー通信を行うための冗長化手段として検討する。

空間情報の整備

- ✓ アーリーハーベストプロジェクトにおいてIoTセンサ又はSDSPから取得した各種地上／上空データを空間IDで紐付け、機械判読が容易な形式で3次元的な空間情報の配信を行う。



対応方針

調査

上空エリア整備

機
器
設
置
方
針
（※1）
既
設
ア
セ
ッ
ト
へ
の

デバイス凡例 ● 必須 ○ オプション



通信鉄塔

所有者 電気通信事業者



無線中継所



送電鉄塔

所有者 送配電事業者



基地局設備（※2）

所有者 電気通信事業者



橋梁

所有者 自治体等



無線中継所

所有者 電気通信事業者 送配電事業者



送電鉄塔

所有者 航路運営者



気象プローブ



CCTVカメラ

所有者 航路運営者 ※3



RTK-GNSS

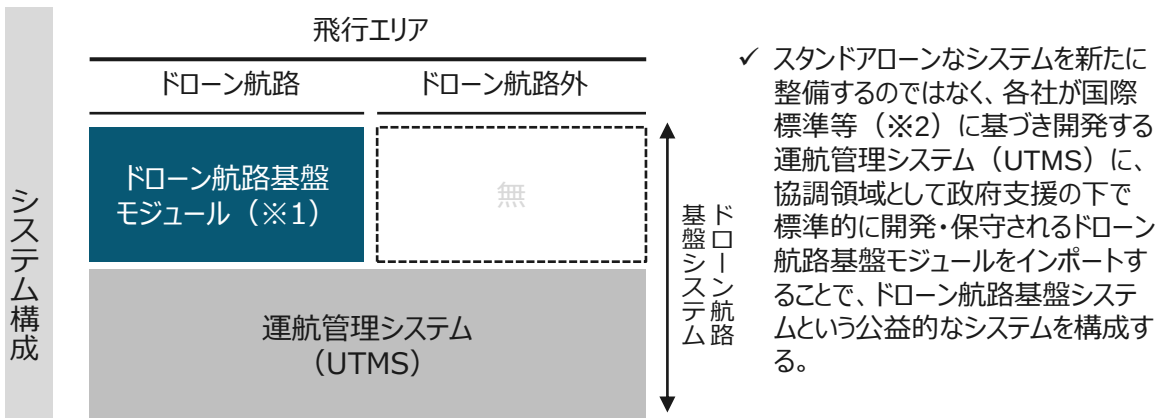
所有者 航路運営者

※1 ただし、必須の基地局設備・気象プローブについては、環境が整備されていないエリアを補完する目的で設置する。

※2 冗長性確保のため、複数のキャリア事業者が基地局を設置する。

ドローン航路基盤システムとインターオペラビリティ確保の考え方

ドローン航路基盤システムと運用主体の考え方（アーリーハーベスト）



※1「ドローン航路基盤モジュール」は、ドローン航路基盤システムとして必要な共通機能群を提供するモジュールとして設計し、UTMS及び関連システムと接続可能なI/Fを具備させる。

機能	空間情報配信機能	✓ 空間IDにより4次元時空間情報基盤を構成する機能
	航路リスク情報の配信	✓ 落下分散範囲の自動算出 ✓ 地上リスク情報の算出・配信 ✓ 上空リスク情報の算出・配信
	ドローン航路に特有な機能	✓ 航路管理（予約）機能 ✓ 航路への合流調停/分岐情報 ✓ 航路同士の乗り入れ情報共有 等

主体

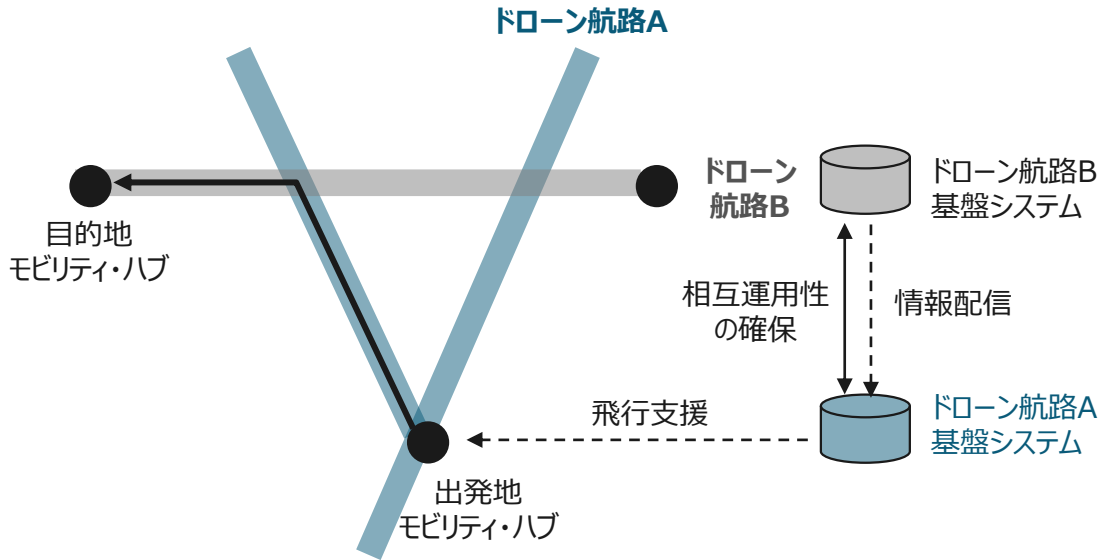
航路情報の配信に関して安全性・信頼性、相互運用性、事業安定性の観点から、**ドローン航路基盤システム運営者（USSが担うことを想定）を公益デジタルプラットフォームとして認定することを検討**する。

※2 ISO等の団体で定められる国際標準を想定

UTMS : UAS Traffic Management System

航路のインターオペラビリティ（相互乗り入れ）の確保

- ✓ 運航者が飛行経路を作成する上で、異なる航路運営者が構築・運用するドローン航路間においてインターオペラビリティを確保するためには、**航路に関連する空間情報等を配信するドローン航路基盤モジュールを協調的に整備することが重要**。
- ✓ 航路間でUASOが相互乗り入れする際には、乗り入れ先のドローン航路基盤モジュールに接続して情報を取得し、乗り入れ元の飛行支援を行う。

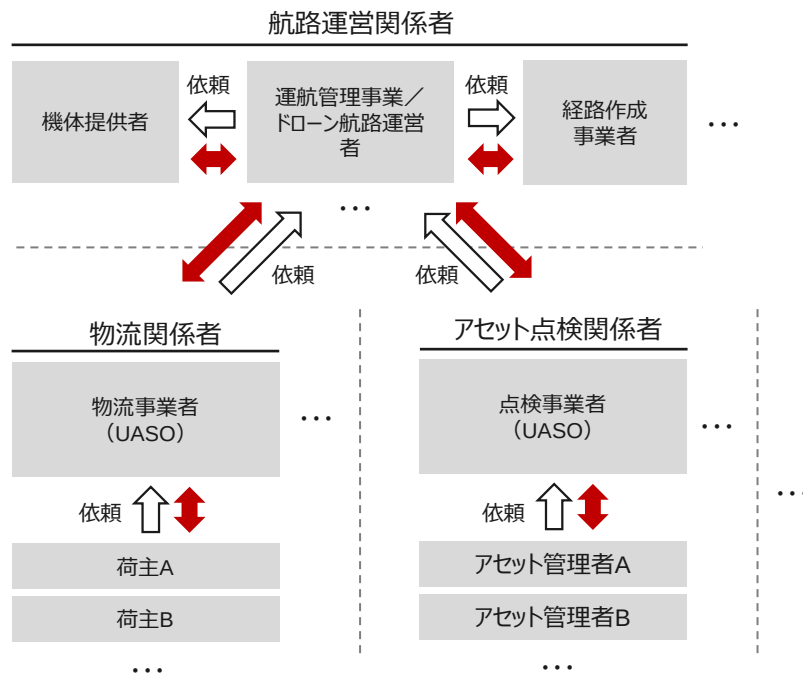


中長期的には河川上空や送電線上空の航路だけではなく、**様々なドローン航路の相互乗り入れによって、航路のネットワークを拡大し、全国津々浦々に面的な展開を進めていく**。

データ連携基盤によって繋がるドローン航路のエコシステム

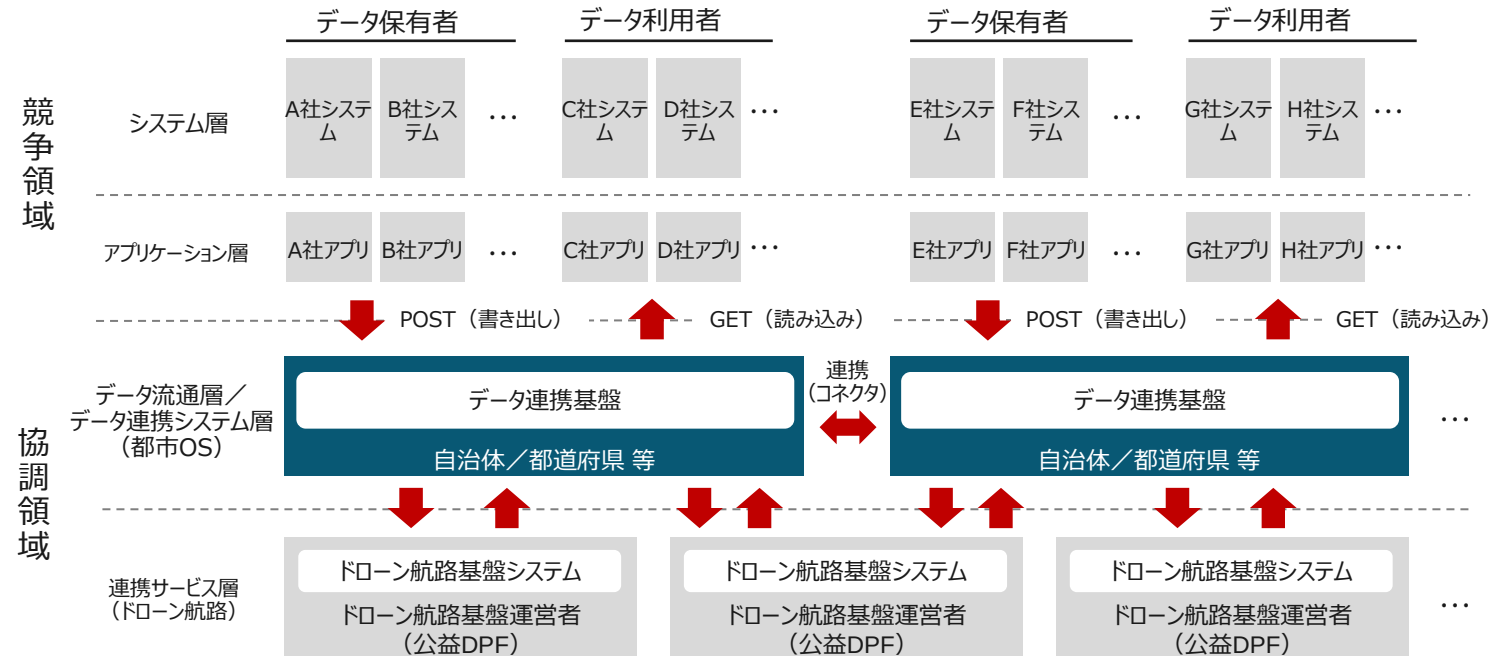
個社にとって合理的なエコシステム（現状）

- 個社にとって合理的な戦略のもとで運航管理事業者／ドローン航路運営者を中心としたデータのバケツリレー方式で各種オペレーションがバラバラに繋がり、かつ地域に閉じることで、面的な展開が進まない。



データの観点から整理した全体最適のエコシステム（将来）

- データ連携基盤を通じたデータの整流化により、プロトコルを読み込み／書き出しに集約。
- 分野間／プラットフォーム（都市OS）間連携を促進することで新たなユースケースを創出。



アーリーハーベスト

- ✓ ドローン航路におけるデータ連携基盤の活用について、まずはp.11で示した**空間情報やカメラ映像等の流通を担うことを想定**。物流等に係る商流や金流情報等の扱いについては、今後議論の必要あり。

ドローン航路における地域展開の方針

	社会受容性	経済性	安全性	地域展開シナリオ	官民負担
短期	自治体・企業が運営主体として持続可能な事業運営が可能であって、必要に応じて地域の理解を得られている地域 (短期においては、実証実績等を通じて、これらが示されていることが望ましい。)	ドローン航路を持続的に維持可能なアンカークライアントが存在する ①インフラ等の近辺 又は／かつ ②配送需要が地理的に分散しておりドローンによる配送が効果的なエリア	無人地帯 (レベル3.5飛行エリア)	アーリーハーベスト まずは中山間地域の送電線上空や有人地帯を貫流する河川上空等でドローン航路を設定する。(※1)	導入支援 (政府による環境整備等の支援を受けて先行事例を創出)
中期				データ連携基盤を通じてドローン航路が都市間で連携され、ドローン飛行が経済合理的になる地域が面的に拡大。	需要拡大支援 (政府の支援継続と民間の投資も併せて拡大を図る)
長期		運航需要が高い任意のモビリティ・ハブ間 ※将来的にはドローン航路をインフラとして輸出促進し、海外でのサービス展開を図ることも検討	有人地帯 (レベル4飛行エリア)	有人地帯も含めてドローン航路ネットワークを都市内、都市間で拡大／高密度化。	自律化支援 (自治体・民間企業の自律的な整備による事業運営に移行し、支援から卒業)

※1 短期的には、高度150m以上の空域や空港周辺等の有人機との衝突リスクが高いエリアには航路設定を行わず、有人機との空中衝突に係るエアリスク評価がなされるまでの間、有人機とのエアリスクがないエリアを対象にドローン航路を設定する。なお、中山間地域の谷間等において一時的に地表面から150m以上となる空域については、この限りでない。また、有人機とのエアリスク回避措置が明確となれば、航路運営者と管制機関等が調整の上、エアリスクの小さい高度150m以上の空域にあっても、ドローン航路の設定を検討する。

■ 有人地帯

つづく、つながる。

デジタルライフライン全国総合整備計画

このまちで営んできたくらしが
いつまでも安心して続く、希望に溢れた未来へ繋がる。

このまちのくらしが好きだ。
大切な人々との営みが、希望に溢れた毎日が、いつまでも続く。

自分が住んできた愛着のあるこのまちで、これからも楽しいくらしが続く。
ライフステージの変化があっても、しなやかにみずみずしいくらしが続く。
新しく移り住んできたこのまちで、一生安心安全なくらしが続く。

このまちのくらしに胸が弾む。
時間や場所にとらわれないくらし。希望に溢れた未来へと繋がる。

どんな時も、自分の生活に必要なサービスに繋がる。
どこにいても、離れていても、全国津々浦々へ繋がる。
だれとでも、もっと簡単に、もっと気軽に繋がる。

わたしたちのくらしが、もっと楽しく快適に。
そんな社会を可能にするデジタルライフライン。