



株式会社ダイヤサービス

## 2025 安全報告書

(対象期間：2025/1/1～2025/12/31)

作成者

株式会社ダイヤサービス

安全推進グループ

作成日

2026年1月1日

<u>1. はじめに</u>	4
(1) ごあいさつ	4
(2) 開示目的	5
(3) 対象期間	5
<u>2. 安全を確保するための事業運営の基本方針</u>	6
(1) 安全への考え方	6
(2) 安全憲章	6
(3) 安全行動指針	6
(4) 安全文化醸成の基本方針	7
<u>3. 安全管理システム</u>	8
(1) 安全管理体制	8
(2) 運航体制と役割	8
① 安全推進グループ	8
② 運航管理グループ	8
③ PILOT	8
④ FMO (FLIGHT MANAGEMENT OFFICER)	9
⑤ OCC (OPERATION CONTROL CENTER)	9
⑥ GA (GROUND ASSISTANT)	9
⑦ MECH (MECHANIC)	9
⑧ FAC (FIRST AID CREW)	9
(3) DS-FOMS と CONOPS	9
① CONOPS 作成と承認	9
② SORA2.5 によるリスク評価と記録	10
③ 運航計画と運航状況の管理	10
④ 整備・点検・バッテリー管理	10
⑤ 安全情報・インシデント管理	10
(4) 規程・手順・記録様式の整備	10
<u>4. リスクマネジメント</u>	12
(1) リスクマネジメントの考え方	12
(2) SORA2.5 の位置付け	12
(3) TEM 分析	12
(4) 健康管理	13
① 疲労管理	13

② 健康・ストレス管理 .....	13
③ アルコール対策 .....	14
(5) <b>重要フェーズ中の運航ルール</b> .....	14
(6) <b>災害対応・安否確認</b> .....	14
<b>5. 所有機体情報</b> .....	<b>16</b>
(1) <b>保有機体・機材情報</b> .....	16
(2) <b>点検整備とバッテリー管理</b> .....	16
① 整備・点検・バッテリー管理 .....	16
② 整備・点検記録の運用 .....	16
③ 安全関連機材の点検.....	17
④ 機体メンテナンスとバッテリー管理の高度化 .....	17
<b>6. 運航実績と安全統計</b> .....	<b>18</b>
(1) <b>2025 年度の運航実績</b> .....	18
(2) <b>安全統計</b> .....	18
(3) <b>主な教訓</b> .....	18
① 機材トラブルを現場で止めるための点検と判断 .....	18
② プリブリーフィングと相互確認の質が運航の安全を左右する.....	19
③ ヒヤリハットから見えた、手順と現場のギャップ.....	19
④ SORA2.5 と FOMS 導入によって浮かび上がった新たな課題 .....	19
<b>7. 安全に関する実績と 2026 年度目標</b> .....	<b>20</b>
(1) <b>2025 年度実績</b> .....	20
① 良かった点 .....	20
② 課題 .....	20
(2) <b>2026 年の安全目標</b> .....	20
(3) SPI とモニタリング .....	21
(4) マネジメントレビューと内部監査.....	21
<b>8. 教育・訓練実績</b> .....	<b>22</b>
(1) <b>安全運航のための外部講習等への参加</b> .....	22
(2) <b>安全運航のための内部講習等の開催</b> .....	22
① 安全教育 .....	22
② LOFT .....	22

③ 役割別訓練 .....	22
④ 応急手当・危機対応訓練.....	22
<b>9. ドローン産業界への安全文化醸成の取り組みと次年度の活動 .....</b>	<b>23</b>
(1) 2025 年度の実績 .....	23
(2) 2026 年度の予定 .....	23
<b>ドローン応急手当講習 協賛パートナー募集のお知らせ .....</b>	<b>24</b>

## 1. はじめに

### (1) ごあいさつ

株式会社ダイヤサービスは、安全を最優先にドローン運航事業、教育事業（登録講習機関）、コンサルティング事業を展開しています。ドローンは社会に多くの価値を生み出す一方、ひとたび事故が起これば第三者の安全や社会の信頼に大きな影響を与える可能性があります。

当社は、ドローン運航の安全を個人の注意や経験だけに依存させず、組織として再現できる状態にしていくことを重視してきました。判断の根拠を事前に揃え、運航中は監視と共有で状況を揃え、運航後は振り返りから改善へつなげる。こうした積み重ねによって、担当者が変わっても同じ判断ができる運航を目指しています。



株式会社ダイヤサービス  
代表取締役 戸出 智祐

本安全報告書は、当社が 2025 年度に実施した安全への取り組みと、その結果として得られた運航実績や安全統計、ならびに課題と改善方針をまとめたものです。本文では、安全に関する基本方針と体制、運航判断の基準作り、リスク評価の考え方を整理した上で、2025 年度の実績と事象を事実にもとづいて振り返ります。その振り返りを出発点として、2026 年に何を目標とし、どの指標で変化を捉え、どのようにレビューと監査で改善へつなげるのかを示します。

法令上の公開義務があるものではありませんが、運航事業者としての責任と透明性の観点から、自主的な開示を継続してきました。安全に関する情報を公開することは、当社の説明責任であるとともに、ドローン産業そのものが社会から信頼を得ていくための土台にもなると考えています。安全は、完成した宣言ではなく、記録と検証によって少しずつ確かめていくものです。だからこそ、良い面だけを切り取らず、実態に即した内容を示すことを大切にしています。

また、2025 年度はルール作りや記録様式の整備、運航データの集約など、基盤作りに多くの時間を割いた年度でした。その結果、訓練や監査など、想定していた取り組みを十分に実施できていない面もあります。本報告書では、実施できたこと、できていないことを区別し、次年度に何を実施できる状態にするのかを具体的に示します。

当社は、ドローン産業界が発展し続けるためには、操縦技量だけでなく、運航判断の基準、リスク評価、チーム連携、教育、監査などを含む安全マネジメントの成熟が欠かせないと捉えています。本報告書が、当社の取り組みの説明にとどまらず、産業界全体での学びや安全文化の向上に少しでも役立つことを願っています。

## (2) 開示目的

本安全報告書の目的は、当社の安全への取り組みと成果、課題を事実に基づいて整理し、関係者へ説明することです。具体的には次の点を重視しています。

- ・ 運航事業者としての説明責任と透明性を担保する
- ・ 安全確保に向けた具体的な取り組みを示し、信頼の向上につなげる
- ・ 安全上の課題と改善方針を明らかにし、自社内の学びを蓄積する
- ・ ドローン産業界における安全文化の醸成に寄与する

## (3) 対象期間

本安全報告書は、当社の事業年度である 2025 年 1 月 1 日から 2025 年 12 月 31 日までを対象とします。ただし、取り組みの背景説明のため、対象期間外の事例や経緯を一部含みます。

## 2. 安全を確保するための事業運営の基本方針

本章では、当社がドローン運航および関連事業を行う上で大切にしている「安全」に関する基本的な考え方と、その土台となる安全憲章・行動指針・安全文化醸成の方針について示しています。

### (1) 安全への考え方

当社は、安全を単なるルール遵守や事故ゼロの状態としてではなく、運航に関わる判断と行動が一貫して安全側に寄るよう設計され、かつ再現できる状態として捉えています。ドローンの運航は、気象、電波環境、GNSS 状況、第三者の動線、機材状態など、多数の変動要素の上に成り立ちます。これらをすべて個人の注意だけで扱うのではなく、運航判断の基準、記録、共有、改善を含む仕組みとして整備することが重要です。

当社は、ドローン産業界が発展し続けるためには、操縦技量だけでなく、運航判断の基準、リスク評価、チーム連携、教育、監査などを含む安全マネジメントの成熟が欠かせないと捉えています。

### (2) 安全憲章

当社は、安全の基本姿勢を明文化した安全憲章を定めています。安全憲章は、日々の運航判断や改善活動の拠り所となるものです。

私たち  
安全こそが運航の土台であることを深く理解し  
すべてのフライトにおいて、最善を尽くしてリスクを最小化します。  
そして、個の技術ではなく、チームの連携で  
確実で信頼されるドローン運航を実現します。

### (3) 安全行動指針

当社は、ドローン運航における安全を最優先の使命とし、責任を一人に押しつけず、互いに支え合うチーム文化を貫きます。その根底にあるのは、責任・信頼・思いやりという、私たちの不变の価値観です。この理念を日々の行動に落とし込み、以下の安全行動指針を実践しています。

#### ① 繁密な運航計画を立て、安全を設計する

当社は、前日までに ConOps を作成し、運航に関わるメンバー全員で計画内容を共有・合意します。事前に情報を集め、リスクを言語化し、必要な体制と軽減策を設計します。

## ② プロとしての自覚を持ち、資機材の点検を徹底する

当社は、機体や送信機、バッテリー等の状態を確認し、点検記録を残します。異常がある状態での運航を避け、必要に応じて運航を断念します。

## ③ 情報を正確・迅速に共有し、支え合いながら安全を築く

当社は、運航中の状況や異常兆候を速やかに共有します。役割分担に基づき、相互確認を徹底し、チームとして安全側判断を実現します。

## ④ KY を習慣化し、リスクに先回りする

当社は、運航前・運航中・運航後の各段階で危険要因を洗い出し、軽減策を適用します。小さな違和感を見逃さず、早期に手を打ちます。

## ⑤ 常に学び、技術と判断力を磨き続ける

当社は、教育・訓練を継続し、事故や事象の教訓を次の運航に反映します。操縦技量だけでなく、状況認識、意思決定、コミュニケーションも含めて磨き続けます。

## ⑥ 責任を一人にしない文化を守る

社は、現場で起こり得るミスや見落としを個人の資質に帰さず、チームと仕組みで補完します。報告や相談がしやすい状態を維持し、改善を継続します。

## (4) 安全文化醸成の基本方針

当社は、安全文化を現場の雰囲気としてではなく、日々の意思決定と行動に反映されるものとして捉えています。SMS (Safety Management System、安全管理の枠組み) 、SORA2.5 (無人航空機運航のリスク評価手順) ※、DS-FOMS (DAIYASERVICE Flight Operations Management System、当社の運航情報を集約する社内システム) 等を単なる書類作業に留めず、現場の判断に直結させております。報告、相談、提案がしやすい状態を維持し、社内全体に対して安全に関するメッセージを継続して発信しています。クライアント、発注者、委託先とも安全情報を共有し、安全は共同責任であるという認識を持っております。

※：JARUS が開発したドローン運用の安全性を評価するためのリスク評価フレームワークであり、地上リスク（GRC）と空中リスク（ARC）を中心に、運用の特性に応じたリスク低減の考え方を整理し、必要な安全上の目標（OSO）へつなげていく構造を持っている。

### 3. 安全管理システム

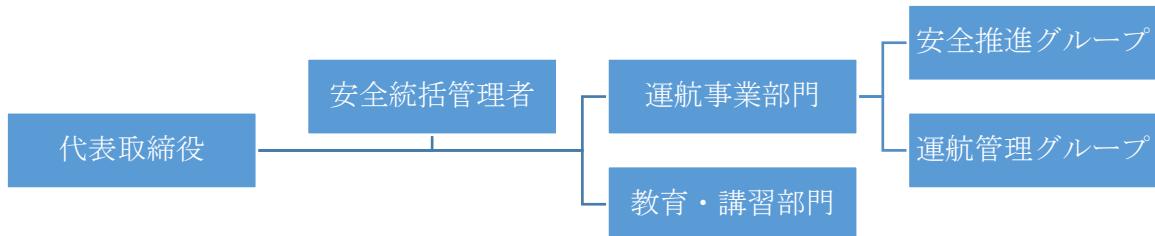
#### (1) 安全管理体制

代表取締役を最終責任者とし、安全推進グループと運航管理グループを中心に体制を構築しています。

事故・重大トラブル発生時の初動指揮は、安全推進グループの安全推進責任者が担います。

安全推進グループは SMS の運用、ヒヤリ・ハットやインシデント情報の分析、教育・訓練計画、安全報告書作成を担います。

運航管理グループは FMO と OCC を中心に、ConOps（Concept of Operations、案件ごとの運航コンセプト）作成、リスク評価、運航計画、現場運航の統括を担います。月例の安全推進会議と案件レビュー会議で情報共有を行い、個別案件の安全と組織全体の安全を PDCA で継続的な改善活動を行いながら両立させています。



#### (2) 運航体制と役割

当社は、運航に関わるメンバーをクルーとして位置付け、役割分担に基づく運航を行っております。主な役割は以下のとおりです。

##### ① 安全推進グループ

SMS (Safety Management System) の企画・運用、ヒヤリ・ハットおよびインシデント管理、教育・訓練、内部監査、事故・事象対応、是正・予防処置 (CAPA) 、安全報告書の作成等を担当しています。運航業務の際は、有資格者により、運航に携わるクルーの健康チェック結果のレビューを行っています。

##### ② 運航管理グループ

運航計画の策定、体制構築、運航判断、飛行記録の管理、点検記録の作成・管理等を担います。

##### ③ PILOT

操縦を担当します。計画と手順に基づき、安全に飛行を実施します。運航中に安全上の懸念が

生じた場合は、必要に応じて中断または中止を判断またはFMOにリクエストします。

#### ④ FMO (Flight Management Officer)

現場責任者として、運航の準備と実施を統括します。運航計画の作成支援、運航中の情報整理、ブリーフィングおよびレビューの主導、役割分担と相互確認の徹底等を行い、クルーが同じ前提で判断できる状態を維持します。状況変化が生じた場合は、クルーと協議し、運航の継続可否や必要な対応を取りまとめます。

#### ⑤ OCC (Operation Control Center)

気象や他の航空機等のモニタリング、テレメトリー情報の共有、経路作成・調整等を行います。運航中は、必要な情報を適切なタイミングでクルーへ共有し、意思決定を支援します。

2025年度は、OCCのリモート運用、すなわち事務所からの対応についてトライアルを行いました。運航の状況や案件特性に応じて、現場配置とリモート対応の切り分けを検討しています。

#### ⑥ GA (Ground Assistant)

現場での補助を担当します。第三者動線の把握、周囲状況の共有、機材設置や撤収の補助等を行い、運航が安全に実施できる環境づくりを支援します。

#### ⑦ MECH (Mecanic)

整備を担当します。機体および関連機材の点検、整備、記録管理、バッテリー管理等を行い、機材起因のリスク低減を図ります。

#### ⑧ FAC (First Aid Crew)

人身事故時の救護を担当します。応急手当の初動対応、救急要請の支援、必要な応急手当資機材の準備と使用、現場状況の共有等を行います。

### (3) DS-FOMS と ConOps

2025年度は、当社開発の汎用システムであるFS-DODから、運航マネジメント基盤としてのDS-FOMSへシステムリプレースを行いました。これにより、ConOps、リスク評価、点検・整備記録、事象報告、教育・訓練の記録を、案件単位で一貫して紐付けて管理できる前提を整えました。

#### ① ConOps 作成と承認

当社は、運航開始前にConOpsを作成し、運航目的、場所、期間、体制、機体、リスク評価、リスク軽減策等を整理しています。ConOpsは前日までに作成し、運航に関わるクルー全員が内容を確認し、合意した上で運航を開始しています。

## ② SORA2.5 によるリスク評価と記録

当社は、運航のリスク水準に応じて SORA2.5 を用いた評価を行っています。評価手順の詳細は第3章に記載します。SORA2.5の結果は、運航判断と軽減策の設計に用いるだけでなく、記録として残し、後の分析と改善に活用しています。

## ③ 運航計画と運航状況の管理

当社は、DS-FOMS を用いて運航計画を管理し、飛行計画番号、運航日、機体、クルー、現場情報等を整理しています。運航当日の状況や判断も記録し、運航中の変更や中止判断の根拠を残しています。

2025年度は、現場の気象を1分ごとに観測できる気象IoTセンサー「ソラテナPro」を導入しました。風速や最大瞬間風速、雨量などの観測値と通知機能を活用し、判断の遅れや見落としを減らすことを狙いとしています。



ソラテナ Pro  
(株式会社ウェザーニューズ)

## ④ 整備・点検・バッテリー管理

DS-FOMSを通じ、機体・送信機・バッテリー等の点検記録や運用実績を一元管理し、状態の把握と不具合の早期発見につなげます。

## ⑤ 安全情報・インシデント管理

当社は、ヒヤリ・ハットや安全上のトラブルを DS-FOMS に登録し、傾向分析や是正・予防処置につなげます。報告は責任追及のためではなく、再発防止と安全文化の向上のために行います。

## （4）規程・手順・記録様式の整備

2025年度は、運航判断を個人の経験や注意に依存させないため、運航に関わる規程・SOP (Standard of Procedure、標準作業手順書) の作成・改訂、記録様式の整備を進めました。規程類やSOPについては、各クルーに貸与しているタブレットから電子データで参照ができるようになっております。

### <規程一覧>

カテゴリ	規程
1. 基本規程・全体方針	01. 安全管理規程 02. リスク管理規程 03. 教育・訓練規程 04. データ管理・セキュリティ規程
2. 業務運航関連規程	01. ドローン運航規程 02. 整備・点検規程

	03. バッテリー管理規程 04. 疲労管理規程 05. ヒューマンファクター規程
3. 緊急対応およびリスク軽減	01. ドローン運航業務緊急時対応規程 02. インシデント報告規程
4. 外部関係者管理および環境配慮	01. 外部委託業務管理規程 02. 環境保護規程
5. 従業員の行動規範	01. ドローン運航業務における服装・身だしなみ規程（ドレスコード）
6. 監査と改善	01. 内部監査の詳細プロセス 02. 内部監査マニュアル 03. 内部監査実施案

合わせて、FS-DOD から DS-FOMS へのシステム移行を進め、ConOps、リスク評価、点検記録、事象報告などの記録を案件単位で紐付けて管理できる状態を目指しています。

また、多数機運航のガイドライン内容も参照し、体制設計、監視、異常時対応、記録の観点を規程類へ反映しました。

## 4. リスクマネジメント

### (1) リスクマネジメントの考え方

当社は、リスクをゼロにするのではなく、リスクを把握し、許容できる水準に低減し、判断の根拠を共有できる状態を目指します。運航の安全は、法律、機材の信頼性だけでなく、環境条件と人の判断によって左右されます。そのため、計画段階での評価と軽減策の設計、運航中の状況監視、運航後の振り返りと改善を一連のプロセスとして扱います。

### (2) SORA2.5 の位置付け

当社は、運航リスクの評価枠組みとして SORA2.5 を採用し、GRC（地上リスク）、ARC（空中リスク）、SAIL（要求される保証レベル）を踏まえて、必要な軽減策と OSO（運用上の安全目標）を整理します。SORA2.5 は、運航判断を共通化するための手段として用いております。

評価結果は ConOps のリスク管理に記録し、事前のブリーフィングで運航メンバー全員が確認します。運航メンバー全員の ConOps 承認をもってレビュー完了とし、軽減策と OSO の前提を共有した上で、運航中の相互確認と状況変化への対応につなげます。

なお、SORA2.5 の活用は運用を開始したばかりであり、OSO の達成状況については、現時点では監査やレビューによる確認にまで至れていません。

### (3) TEM 分析

当社は、運航中に想定される脅威（Threat）、発生し得るエラー（Error）、それに対する軽減策（Mitigation）を整理し、ConOps に検討結果として入力します。入力した内容は、事前のブリーフィングでクルー全員が確認し、役割ごとの監視ポイントと相互確認の観点に落とし込みます。

TEM の検討では、気象、第三者動線、障害物、電波環境や GNSS 状況、機材状態など、運航に影響する要素を脅威として洗い出し、起こり得るエラーとセットで整理します。軽減策は、実施の手順だけでなく、発動のきっかけとなる兆候、監視する担当、共有方法を明確にし、運航中の判断に直結する形で記載します。

運航中は、ConOps に入力した TEM を前提として状況変化を共有し、必要に応じて軽減策を発動します。運航後は、実際に起きた事象やヒヤリハットを TEM の観点で振り返り、ConOps の記載を見直して次回のブリーフィング内容や教育訓練へ反映します。

## (4) 健康管理

### ① 疲労管理

疲労が安全に与える影響を踏まえ、当社基準に基づく疲労管理基準の運用を行っています。

<疲労管理基準>

基準項目	定義	基準時間
飛行勤務時間 (FDP: Flight Duty Period)	ブリーフィング開始から業務終了まで	8 時間（夜間飛行含む場合は 6 時間）
連続運航時間	準備・飛行・回収・次フライト準備を含む	1.5 時間ごとに 10 分休憩
必要な休養時間	業務終了から次勤務まで	10 時間
週あたり勤務日数	連続で勤務できる最大日数	6 日まで（7 日連続は禁止）

※災害対応等、突発的にやむを得ずのフライトの場合を除く。ただし突発的なイレギュラーフライトは 1 日間までとする。

### ② 健康・ストレス管理

当社は、運航従事クルー全員に対し、運航業務がある日は、厚生労働省のストレスチェック制度の枠組みに基づく簡易版 23 項目のチェックを含め、健康状態を報告・共有しています。運航日当日の朝は準備が集中するため、継続しやすさを重視して簡易版を採用しています。

加えて、看護師・第一種衛生管理者資格を有する外部者が、健康面に対して運航ごとにレビューを行い、自己申告の偏りや見落としの低減を図っています。

C. UAS-健康チェック当日

3つのSTEPによる簡単な質問から、あなたの職場におけるストレスレベルを測定します。

A : ComOps No.*	B : クルー*	C : 乗組者
CON00043	戸山智祐	PILOT MECH FAC
○ スマートクス*	○ チェック日時	○
レビュー済	2025/12/19 5:20	
I : Illness (体調)		
○ [Illness] 発熱の有無・ なし	○ [Illness] 他の体調不良の有無・ なし	○ [Illness] 体調不良の内容メモ ここに個を入力
M : Medication (服薬)		
○ [Medication] 飛行に影響する可能性のある医薬品・ なし	○ [Medication] 服薬内容メモ ここに個を入力	○ [Medication] 服薬内容メモ ここに個を入力
S : Stress (ストレス)		
○ [Stress] 現在のストレス状態・ ほとんどない	○ [Stress] ストレスチェック実施日 2025/12/17	
A : Alcohol (アルコール)		
○ [Alcohol] アルコールチェック実施・ 実施済み (問題なし)	○ [Alcohol] 呼気中アルコール濃度 0.00 mg/L	
F : Fatigue (疲労)		
○ [Fatigue] 疲労感の自覚・ 少しある	○ [Fatigue] 昨日の睡眠状況・ やや不足	
E : Eating (食事)		
○ [Eating] 食欲・ 普段通り		
レビュー (FMO/安全推進担当)		
○ レビューコメント (FMO/安全推進担当) 腹痛は落ち着いたようですね。道日の移動で腰痛が蓄積されていると思いま す。休息をとりながら今日もご安全に お	○ レビュー判定 (FMO/安全推進担当) Go	○ レビュー者 (FMO/安全推進担当) [Redacted]
添付ファイル		
添付ファイルの追加または削除		

運航前の簡単セルフチェック

ストレスチェック（簡易版23項目）

厚労省「職業性ストレス簡易調査票（簡易版23項目）」の素点換算法（区分判定）で表示します。  
結果は保存されません。最上部の「一言評価」は運航前のセルフチェックを補助する社内目安です（診断ではありません）。

性別（閲覧用・任意）

A. あなたの仕事について

最もあたはまるものを選択してください。

- 1.非常に多くの仕事をしなければならない  
 そうだ  まあそうだ  ややちがう  ちがう
- 2.時間内に仕事を処理しきれない  
 そうだ  まあそうだ  ややちがう  ちがう
- 3.一生懸命働かなければならぬ  
 そうだ  まあそうだ  ややちがう  ちがう
- 4.自分のペースで仕事ができる  
 そうだ  まあそうだ  ややちがう  ちがう
- 5.自分で仕事の順番・やり方を決めることができる  
 そうだ  まあそうだ  ややちがう  ちがう

健康チェック

ストレスチェック

ストレスチェックシステムに関しましては、安全な運航を目指される同志の皆さん向けに、弊社ホームページにて無償公開しております。どうぞ、お気軽にご利用ください。

[https://daiyaservice.com/stresscheck\\_short/](https://daiyaservice.com/stresscheck_short/)

### ③ アルコール対策

運航従事クルー全員に対し、運航業務がある日は必ず運航前にアルコール検査を実施し、結果を報告・管理しています。検査結果に問題のある状態での運航開始ができないよう運用しております。



タニタ アルコールチェック EA-100

### (5) 重要フェーズ中の運航ルール

当社は、気象条件、リンク品質、GNSS 状況、現場環境、クルーコンディション等を踏まえ、「運航を開始しない」「途中で中止する」判断が妥当な場合は迷わずストップの判断を行うようにしています。

また、当社では重要な飛行段階中には操縦者を始めとする運航従事者が運航に関係のない会話や作業を行わないようとする「ステライルオペレーションルール」を 2024 年 10 月より導入しております。

＜ステライルオペレーションルール＞

適用範囲	概要
飛行高度 30m 未満	障害物回避リスクが高まるため、不要な会話や作業を禁止。
離陸・着陸・最終アプローチ	操縦ミスや機材トラブルが起こりやすいため、厳格に適用。
運行中の緊急事態	システム障害・天候急変・人為的ミスなど発生時は集中対応。

### (6) 災害対応・安否確認

当社は、災害や重大事象が発生した場合に備え、災害レベルをトリガーに自動で安否確認の通知が届く仕組みを導入しており、初動対応の連絡手段を定めています。発災時には、クルーの安全確保と情報収集を優先し、状況に応じて運航の中止、関係者への連絡、必要な通報等を実施します。

一方で、連絡手段の複数化および連絡が取れない場合の具体的な手順については、2025 年度は整備できおらず、手順化と訓練を含めた実装が課題です。次年度は、連絡経路の二重化と連絡不能時の手順を定め、必要に応じて机上確認を実施します。

運航業務時も、最寄りの AED 設置場所、災害時の避難場所・経路を事前に調査し、クルーに共有を行っております。また、運航業務には必ず、応急手当キットを携行しています。

なお事務所には、AED や消火器・避難グッズを用意しております。その他、有事の際の避難場所について社内システムに掲示をしています。



自社製ドローン応急手当キット

ドローン応急手当キットはオンラインでお買い求めいただくことが可能です。

ドローン応急手当キット

<https://flysafe.official.ec/items/63278660>

ドローン応急手当キットプチ

<https://flysafe.official.ec/items/113311653>

## 5. 所有機体情報

保有機体と主要機材は、機体マスタとして管理し、総飛行時間、点検履歴、整備履歴等と紐付けています。

### (1) 保有機体・機材情報

メーカー	機種	登録記号	購入年月	総飛行時間 (時間)※1
ACSL	PF2	JU3226F1C668	2019年9月	19.31
有限会社五百部商事	AC-0410	— ※2	2022年6月	0
	TOMCAT V2	JU3252D0DA99	2024年12月	3.00
DJI	MATRICE 200 V2	JU322676A9B5	2019年10月	11.45
	Phantom 4 Pro	JU322696C7B1	2020年7月	4.21
	Phantom 4 Pro	JU3226518606	2022年7月	22.06
	Phantom 4 RTK	JU3226C34161	2022年11月	6.69
	FPV	JU3226B5E603	2024年6月	8.45
	Mini 3	JU32487B2B92	2024年8月	2.86
	NEO	JU3252D92A47	2025年4月	4.25
	MAVIC3 CLASSIC	JU32543266C2	2025年4月	32.31
	MAVIC3 PRO	JU3254DCA7EX	2025年4月	1.45

※1: 対象期間に関わらず、全ての累計飛行時間となります。

※2: 現時点では運行予定がないため、期待登録は行っておりません。必要となりました段階で、登録を実施いたします。

以下機体について、保持は継続しているものの退役済み

TOMCAT P01 (JU322BD4BFA6), TOMCAT P01 (JU3226BAF8900), Phantom 4 Pro Obsidian (JU3226708FB1), Mavic 2 Enterprise (JU3226F12935)

### (2) 点検整備とバッテリー管理

#### ① 整備・点検・バッテリー管理

当社は、機体・送信機・バッテリー等について、飛行前点検、飛行後点検を実施し、点検記録を残しています。バッテリーについては、保管・充電・運用のルールを定め、劣化兆候の把握と交換判断に繋げています。

#### ② 整備・点検記録の運用

当社は、点検記録を形式的に残すのではなく、不具合兆候の把握と傾向分析に活用します。同型機での横展開点検、運航制限の見直し、予備部品の準備等、再発防止に結びつく運用を行っています。

点検項目は自動車の点検記録簿を参考に、以下記録ルールに従って点検を行っております。

- 良好
- 清掃実施

- 給油・注油
- 調整
- 締付
- 分解点検
- 修理実施
- 部品交換

### ③ 安全関連機材の点検

消火器、応急手当キット、アルコールチェック、無線機、蛍光ビブス等の安全関連機材については、現場におけるその場での状態確認を実施しています。一方で、点検周期と有効期限の管理、点検および交換の実施記録については、2025年度は運用として確立できておらず、記録様式の整備と管理方法の確立が課題です。

次年度は、対象機材の一覧化と点検周期の設定、有効期限の把握、点検および交換記録の運用を開始し、現場で期限切れに気付けない事態の防止を図ります。

### ④ 機体メンテナンスとバッテリー管理の高度化

当社は、機材トラブルの未然防止と影響最小化のため、点検項目の見直し、点検記録の精度向上、バッテリー管理の強化を進めました。特に、バッテリーについては、保管方法、充電方法、運用前後の温度管理、劣化兆候の把握等を含め、現場で実行可能なルールとして整備しております。

## 6. 運航実績と安全統計

本章では、2025 年度に当社が実施したドローン運航のうち、当社が運航の安全管理責任を負ったフライトについて、その概要を示します。

### (1) 2025 年度の運航実績

総飛行時間：12,643 分（210.72 時間）

※上記時間は、離陸から着陸までの時間の合計です。電源オフまでの時間ではありません。

※上記時間は、運航業務としての飛行時間の合計になります。

※上記時間は、他社所有機体の飛行時間を含みます。

※上記時間は、他社との共同運航による飛行時間を含みます。

### (2) 安全統計

- 行政処分：0 件
- 行政指導・口頭指導等：なし
- 航空事故：0 件
- 重大インシデント：0 件

#### 安全上のトラブル・機材不具合

- 機体・送信機・バッテリーの不具合：1 件
- リンク品質低下、GNSS 異常等：3 件
- 手順どおりの運航ができなかった事象：1 件

#### ヒヤリ・ハット

報告件数：21 件

### (3) 主な教訓

2025 年度の運航を通じて得られた主な教訓は以下のとおりです。教訓は、事象やヒヤリハット、運航後の振り返りで得られた気づきを、次年度の施策に接続するために整理したものです。

#### ① 機材トラブルを現場で止めるための点検と判断

点検は不具合の早期発見に有効ですが、点検結果の記録の仕方と、継続可否の判断基準が揃っていないと、対応が担当者ごとにブレやすいことが分かりました。2026 年度は、点検項目と判断基準の明確化に加え、記録の残し方と振り返りの運用を強化します。

## ② プリブリーフィングと相互確認の質が運航の安全を左右する

プリブリーフィングで注意点と役割の共有が具体的な場合、運航中の確認が自然に増え、ズレが小さく抑えられる傾向がありました。2026年度は、ConOpsとTEMを前提としたブリーフィング観点を統一し、相互確認の手順を強化します。

## ③ ヒヤリハットから見えた、手順と現場のギャップ<sup>®</sup>

手順は整備していても、現場の状況変化や制約の中で、そのまま適用できない場面があることが散見されました。2026年度は、ヒヤリハットの分析結果をもとに手順の実用性を見直し、現場で実行できる形に更新します。

## ④ SORA2.5とFOMS導入によって浮かび上がった新たな課題

評価枠組みと記録基盤を導入したこと、リスク評価の前提、記録の一貫性、運航メンバー間の合意の取り方など、従来は表に出にくかった課題が明確になりました。2026年度は、評価結果の記録、承認、見直しの流れを定着させ、監査やレビューにつながる土台を固めます。

これらの教訓は、第7章で示す2026年度の安全目標・重点施策の設定に結びつけ、進捗をモニタリングします。

## 7. 安全に関する実績と 2026 年度目標

本章では、株式会社ダイヤサービスが 2025 年度に掲げた安全目標とその達成状況、2026 年度の安全目標、ならびに SPI とモニタリング、マネジメントレビュー・内部監査の実施状況について示します。

### (1) 2025 年度実績

当社は、2025 年度の安全活動を進めるにあたり、以下の観点から安全目標を設定しました。目標と実績の対比は以下のとおりです。

安全目標項目	目標値	実績値
航空事故・重大インシデント件数	0 件	0 件
墜落件数	0 件	0 件
一等資格取得	3 名	0 名
二等資格取得	1 名	1 名
ヒヤリ・ハット報告件数	10 件以上	21 件

#### ① 良かった点

- 前年比で飛行時間が 5.7 倍と大幅に伸びたにも関わらず、重大な安全事象ゼロを維持できた。
- 機材トラブルを「発生で終わらせず」、原因分析→同型機点検強化や運航制限見直しへつなげる流れを任せた。
- LOFT 等を通じ、判断・情報共有・説明といった運航プロセスを訓練として扱う前提が強まった。

#### ② 課題

- ヒヤリ・ハットの「報告件数」だけでなく「分析と対策の質」を追う指標（是正の実施率、再発有無、ステイラル理由分類等）を、SPI として運用に落とし込む必要がある。
- 運用逸脱（コミュニケーション不良等）を「個人の注意」に戻さず、標準動作・訓練・監査の観点に展開する必要がある。

### (2) 2026 年の安全目標

2026 年度の安全目標は以下のとおりです。

安全目標項目	目標値
航空事故・重大インシデント件数	0 件
墜落件数	0 件

ヒヤリ・ハット報告件数	20 件以上
ConOps 承認完了率	100%
SORA2.5 実施率	98%
是正の期限内完了率	98%
内部監査実施回数	1 回
マネジメントレビュー実施回数	1 回

### (3) SPI とモニタリング

当社は、SPI を用いて安全活動の効果を把握し、改善に活用します。現時点では、上記の安全目標項目を SPI として扱い、達成状況をモニタリングします。

一方で、2025 年度の課題で示したとおり、報告件数だけではなく、分析と対策の質を追う SPI が必要であるため、2026 年度は運用状況を踏まえつつ SPI 項目を順次追加していく予定です。追加した SPI の定義や集計方法は、次年度安全報告書にてご案内の予定です。

### (4) マネジメントレビューと内部監査

当社は、安全マネジメントの PDCA を機能させるため、マネジメントレビューおよび内部監査を実施することとしています。

2025 年度は、基盤整備を優先したこともあり、マネジメントレビューおよび内部監査は計画どおりの実施に至っていません。2026 年度は、実施範囲と実施方法を明確化した上で、実施実績を本報告書に記載できる状態を目指します。

## 8. 教育・訓練実績

本章では、教育・訓練・整備という実装の側面で、当社が 2025 年度に行った取り組みを示します。本章では、全員の操縦技量を向上させる話ではなく、運航の判断・連携・初動対応を含むノンテクニカルスキルを中心に、現場で起き得る事象を前提とした訓練の実施状況を記載します。

### (1) 安全運航のための外部講習等への参加

- 2025 年 6 月 15 日  
総務省消防庁 一般市民向け応急手当 WEB 講習受講【1 名】
- 2025 年 11 月 25 日  
ReAMo「次世代空モビリティの社会実装に向けた実現プロジェクト 2025 年度第 1 回意見交換会 米国 目視外飛行規則案」参加【1 名】
- 2025 年 12 月 22 日  
ReAMo「無人航空機の多数機同時運航を安全に行うためのガイドライン 第一版」に関するウェビナー参加【1 名】

※その他、個別に有人機の安全推進ご担当者等と意見交換・ディスカッション実施

### (2) 安全運航のための内部講習等の開催

#### ① 安全教育

- 講習テキストを使用し、SMS に関する基礎知識の教育を実施しました。

#### ② LOFT

2025 年 10 月、実際に発生した事故事例を起点に LOFT を実施しました。

#### ③ 役割別訓練

- 社内研修テキストを使用し、OCC の役割等について意識レベル合わせを実施しました。
- 社内研修テキストを使用し、リモート運航管理のオペレーション方法について意識レベル合わせを実施しました。

#### ④ 応急手当・危機対応訓練

2025 年 4 月、有資格者同席のもと、現場での初動対応を前提とした応急手当訓練を実施しました。

2025 年 12 月、千葉県で震度 6 の地震が発生した想定で安否確認の訓練を実施しました。

## 9. ドローン産業界への安全文化醸成の取り組みと次年度の活動

当社は、第3章 安全管理システムで述べたとおり、安全を個人の注意や経験だけに依存せず、運航判断と行動に反映される仕組みとして実現することを重視してきました。この考え方は当社の内部に留めるのではなく、ドローン産業界全体の安全文化の向上にもつながる考えています。

### (1) 2025年度の実績

当社は、講習や情報発信を通じて、安全管理、運航判断の共通化、チーム連携、応急手当スキルなど、現場で実行できる要素を伝える取り組みを行いました。講習では、運航計画、ブリーフィング、相互確認、振り返りといった運航プロセスを扱い、運航従事者が同じ観点で判断できる状態を目指すことの重要性を共有しました。

また、学会や講演会等において発表を行い、当社が実践している安全の考え方や現場での取り組みを外部へ共有する機会を頂戴賜りました。この場を借りて改めてお礼申し上げます。併せて、ブログやSNS等での情報発信を継続し、運航判断の観点や学びを、より多くの関係者が参照できる形で提示しました。

さらに、ドローン応急手当講習について、これまで千葉および企業向け出前講習を中心としてきたところ、2025年度は初めて愛知で一般のドローン従事者向けに開催しました。地域や受講者層が広がることで、現場で必要とされる応急手当スキルの共有と普及に向けた新たな手応えと課題が得られました。

### (2) 2026年度の予定

2026年度も、講習開催、学会・講演会等での発表、ブログ・SNS等での情報発信を継続します。内容面では、運航判断の共通化と相互確認の実効性を高める観点を中心に、産業界での実務に接続しやすい情報提供を強化します。

また、安全報告書の公開を継続し、運航実績と安全統計の充実、SPIの追加など、開示内容の改善を進めます。これらを通じて、ドローン産業界における安全文化の向上に寄与して参ります。

## ドローン応急手当講習 協賛パートナー募集のお知らせ

当社は、ドローン運航における安全と信頼を支える取り組みの一環として、ドローン運航現場に特化した応急手当講習の普及を進めています。

運航の現場では、事故の発生確率を下げる取り組みが重要である一方、リスクをゼロにすることはできません。万一の際に、現場で何ができるかが、被害の拡大を左右します。

### なぜ今、応急手当講習が必要なのか

ドローンによる事故は、次のような現場特有の事情を伴います。

- ・機体が人や物に衝突、墜落する可能性がある
- ・運用現場は人里離れたエリアも多く、救急の到着が遅れる可能性がある
- ・負傷者が出了際、最初の 10 分間にどう行動できるかが被害の程度を左右し得る
- ・航空法の改正により、事故時の救護等の必要な措置は操縦者の義務として位置づけられている

加えて、産業用途では機体の大型化と高重量化が進んでいます。例えば最大離陸重量 95kg 級の機体が市販され、最大 100kg の積載や最大離陸重量 170kg 級まで言及される機体も登場しています。機体が大型化するほど、衝突や墜落が起きた際の影響は大きくなり得ます。だからこそ、事故対応を属人的な経験に委ねず、現場の共通技能として計画的に身に付けることが重要になります。

### 講習の概要

本講習は、2019 年から開発を進めてきた、ドローン運航現場に特化した応急手当講習です。実際のドローン現場を想定したケーススタディと演習を通じて、現場での初動対応を実践的に学びます。チームでの対応を前提とした内容で、法改正への対応にとどまらず、事業者の安全文化の形成にも資することを狙いとしています。

受講者には、学習内容を証する認定証を発行し、スキル維持のための更新の機会も設けています。

### 協賛制度について

この講習をより多くの現場に届けるため、2025 年度より協賛パートナー制度を本格的に開始しました。

協賛金は利益目的ではなく、講習の質と普及を両立させるための活動費として活用します。具体

的には、地方や遠隔地での開催に必要な出張経費、医療資機材や教材の整備、受講費用の一部補助、広報や啓発活動などに充当します。  
協賛金の管理や活用状況については、年次報告として開示する方針です。

## 協賛プラン

年間契約として、次の協賛プランを用意しています。

### A プラン 10万円／年

- ・ロゴ掲載 Web、資料、SNS
- ・社員 2名 無償受講 諸経費別途
- ・社員 20 パーセント割引受講
- ・講習報告書の提供
- ・協賛企業紹介ページでの紹介

### B プラン 5万円／年

- ・ロゴ掲載 Web、資料、SNS
- ・社員 20 パーセント割引受講
- ・協賛企業紹介ページでの紹介

その他、貴社提供サービスとの連携についても積極的にお受けしております。一例として Paix Avi 株式会社様とは、ドローン応急手当講習受講者に対し、同社が開発・提供する運航管理クラウド「FwriteDown」の特別割引に応じていただいております。

## 協賛をご検討いただく企業、団体の皆様へ

協賛は、事故時対応力を現場に広げ、ドローン産業全体の信頼の土台を厚くしていく行動です。同時に、安全を重視する企業姿勢の発信、社員教育費の合理化、提案や入札における安全体制の裏付けなど、企業活動にも具体的なメリットをもたらし得ます。

## お問い合わせ

協賛制度に関する資料請求、相談、申込みは、当社ウェブサイトの協賛パートナー募集ページより受け付けています。

<https://daiyaservice.com/sponsorship/>



