



## Airline & Aviation E-mail News

発行所 航空新聞社：WING DAILY編集部  
〒107-0052 東京都港区赤坂4-8-6 赤坂余湖ビル 3階  
TEL(03)3796-6646 FAX(03)3796-6645  
URL=http://jwing.com E-mail=mail@jwing.com  
購読料 半年33,600円 年間63,000円(消費税含む)

### 【HEADLINE NEWS】

#### ★ジャルウェイズ次期社長に大村氏が内定 元JALインター取締役、千代氏はJALホテルズ社長に

ジャルウェイズ次期社長に、元日本航空インターナショナル取締役で、現JAL生活協同組合理事長の**大村裕康氏**の就任が内定した。6月末のジャルウェイズ株主総会後の取締役会で正式に就任する。

大村氏は、2006年3月末までJALインターナショナル取締役を務め、ヒューマンリソース担当、健康管理室長、ご被災者相談室長を務めた後、2006年にジャルパック次期社長に内定した**高橋喬夫氏**とともに退任した。

また、千代勝美ジャルウェイズ社長はJALホテルズ社長に転進する。

ジャルウェイズ大村次期社長の略歴は以下の通り。

大村裕康 (おおむら・ひろやす)

1951年12月16日生れ、56歳。

1974年4月：日本航空株式会社入社

1998年6月：労務部長

2003年10月：執行役員

2004年4月：JALインターナショナル取締役（ヒューマンリソース担当、健康監理室長）

2005年4月：JALインターナショナル取締役（ヒューマンリソース担当、健康監理室長、ご被災者相談室長）

2006年3月：退任

2006年4月：日本航空インターナショナル顧問

### 【航空関連ニュース】

#### ★安全性向上に2年1回飛行訓練の必要性強調 操縦士協会、自家用操縦士の技量維持について報告

日本航空機操縦士協会は、自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書をまとめ、航空局に報告した。それによると、自家用操縦士の安全講習会受講率が100%に達していなかったことや、事業用操縦士、および定期運送用操縦士の技量維持の仕組みがないことなど、問題が浮き彫りとなった。

自家用操縦士による事故が多く、技量維持の仕組みが依然として十分とはいえないため、航空局の要請を受けて、日本操縦士協会を事務局として、自家用操縦士を会員に持つ団体などを構成メンバーに調査委員会が設置されていた。昨年5月には第1回委員会を開催、その後、去る2月に第5回委員会と作業部会を開催しており、自家用操縦士の技量維持についてまとめた。調査では最近の事故などの傾向や、航空安全講習会の実施状況、外国との制度の比較、そして英国の調査などを行っていた。

その調査結果のまとめとして、自家用操縦士は安全講習会の受講者率は100%に達しておらず、また運送航空事業

者に属したくない事業用操縦士、定期運送用操縦士は技量維持の仕組みがないことが明らかになった。

米国では2年に1度のフライトレビュー（飛行と座学）を受けないと飛行できないという技量維持の仕組みを導入、欧州でも等級ごとにより経験等によって更新が必要など厳格な技量維持の仕組みが導入されていることが判明している。我が国は死亡事故率が諸外国より高い傾向にあり、安全性の向上が求められる。講習会による座学で回避できた事故もあるが、実際に訓練等の実技で技量維持が図らないと回避できなかつ事故原因が存在することが推測でき、自家用操縦士の一部からも事故防止のため講習会以外も実地の訓練が必要という声もあがっている。

日本の技量維持方策のあり方としては、維持方策はフライトレビュー制度（飛行と座学）となっている。この制度では、技能証明の失効はなしとなっているが、但しフライトレビューを受けないと飛行できない。期限は原則として2年以内レビューを受けることになっており、その実施形態は、航空機の機種ごとにレビューを実施、認定を受けた模擬飛行装置や飛行訓練装置を活用、あわせて座学も行われる。実施するものは航空従事者試験官、受講者と同等以上ある知識と能力があり、適切な教育を受けた者として当局が認めた者とされている。

また技量維持で、実技の飛行訓練を2年ごとに実施する問題は、今後行政当局が検討することになるが、実効性のある制度にするためには航空法で義務化が必要であるが、このためには航空法の改正も必要になり、別の方策も含めて慎重に検討することになる。

なお、自家用操縦士に対する安全講習会の実施状況は、平成18年度までに110回実施され1600名の操縦士が受講しているという。これは操縦を行なう意思のある約2700名の自家用操縦士の約6割に当り、4割が受講経験がない計算となる。

#### ★JAL、田村運航本部副部長を執行役員に 相次ぐ人為ミス受け、再発防止策の有効的機能を

日本航空（JAL）では、4月1日付で田村千裕運航副部長を執行役員とする。

この人事は、管制指示違反や滑走路誤進入など、相次ぐヒューマンエラーを受けて、その再発防止を狙ったもの。田村氏を執行役員とすることで、運航乗務員との直接対話を通じ、再発防止策を有効に機能させるとともに、路線訓練および日常運航における安全確保の徹底を図る推進役としての役割が期待される。

田村氏は昭和47年に日本航空に入社、平成10年にはDC10運航乗務員部操縦教官室長、その後、平成11年12月に運航業務部次長、平成16年4月には運航本部長付運航乗務員747-400型機長を歴任、平成17年4月には運航本部長兼運航企画室長に就任していた。

### ★JAL、ゴルフ場保有2社の株式を譲渡へ

日本航空インターナショナルは19日、旭川リゾート開発と、苫小牧緑化開発の保有株式を譲渡することを決定した。これにより両社とも連結子会社から外れることになり、連結決算の会計上特別利益90億円が計上される見込みだが、業績予想に変更はない。

旭川リゾート開発と同社保有のゴルフコースを運営にあたるのは、朝日コーポレーション。朝日コーポレーションは、ゴルフ場経営を専業としており、足利カントリークラブなど、5コースを所有しているという。

一方、苫小牧緑化開発と同社保有のゴルフコースを運営することになるのは、北海道企業5社が運営するサニットとパシフィックアンドリゾートからなるグループ。パシフィックアンドリゾートはゴルフ事業を幅広く展開。国内で相武カントリー倶楽部など11コースを所有している。

### ★関空2月、内際線合計旅客数は3%増に 国際線は前年並みも日本人は3%減少

関西国際空港会社(関空会社)が発表した2月の空港運営概況(速報値)によると、内際線合計の旅客数は対前年同月比3%増の131万6051人と、前年実績を上回った。

そのうち国際線は前年並みの旅客数となっており、その傾向としては、やはり日本人旅客数減少、一方で外国人旅客数の堅調な伸び、という状況が引き続いており、日本人旅客数の減少が気になるところだ。一方、国内線はスターフライヤー就航や、伊丹からの一部路線が振り返られたことなどがあって、伸びている。

国際線の旅客数はほぼ前年並みの87万5260人で、そのうち、日本人旅客数は3%減の57万1200人、外国人旅客数は5%増の26万3860人、通過客は5%増の4万200人だった。

国内線は12%増の44万791人となっている。

また、発着回数については、内際線合計で16%増の1万446回だった。うち、国際線は13%増の6361回と堅調な伸びがみられ、国際旅客便は7%増の4846回、国際貨物便は36%増の1383回、その他の便は76%増の132回だった。国内線の発着回数は20%増の4085回となっており、国内旅客便は17%増の3542回、国内貨物便は125%増の151回、その他の便は32%増の392回だった。

### 【航空工業/防衛ニュース】

#### ★MRJ、事業化の正式決定は未だ出ず 「今春メドに発表へ」、いまだ残る事業化への不安

三菱重工はこのほど、MRJ事業化について、「現段階で正式な発表ではない」としている。事業化が正式に発表されれば、MRJのための事業会社も設立されることになるが、3月いっぱいまで事業可否判断をするかどうかについても、当初は年度内で事業可否判断を下すことにされていたが、三菱重工は「今春がメ

ド」と表現を変えていた。早ければ月内にも正式発表される見通しだが、場合によっては4月までズレ込むこともありうるようだ。

これまで三菱重工では、市場調査を進め、昨年10月のATO発出以来、世界の航空会社への提案を進めてきており、事業可否の検討を進めてきていた。このMRJが事業化されなければ、日本の航空機産業では、二度と国産旅客機プログラムは立ち上がらないなどと、航空機産業界では囁かれていただけに、事業化されれば一安心というところ。ただ、販売機数の伸びが、今後の大きな課題だ。

日本としては、国産旅客機はYS-11以来のものとなるが、YS-11はわずかに189機の販売機数に留まったこともあるため、その後、半世紀近く、国産旅客機開発は停滞。日本の航空機産業は、ボーイングを中心に、エアバス、ボンバルディア、エンブラエルといった海外の大手航空機メーカーの“下請け”の立場となっていた。YS-11の販売伸び悩みという過去の経験を背負っていただけに、三菱重工も事業化に慎重な姿勢をみせてきており、ここに到達するまでに1年以上、スケジュールが遅れている。その間、続々とライバル達が新型機を発表しており、動向が気になるところだ。

今回のMRJ事業も「国産プロジェクト」の位置付けとして、経済産業省を中心に、莫大な予算がつけ込まれて、2012年のEISを目指している。しかし、既にローンチされ、ロールアウトも達成したロシアのスポーイが開発したSSJ、そして、中国のARJ21といった他国との激しい受注競争に勝ち残ることができるか、懸念されるどころ。

SSJはロシア、CIS、そして欧州地域といった地域に加えてボーイングが販売面などでバックアップを、また、ARJ21にしても中国市場があり、両機種とも後背には今後世界でも大きな需要が見込まれる地域を丸抱えしており、MRJは出鼻からこれらの地域では不利だ。そのほか、ボンバルディア、エンブラエルといった同クラスのフリートを持つ既存の大手ライバルメーカーも新型機を発表、すでに販売・サポート体制を世界に構築している。三菱重工の需要予測ではMRJクラスの航空機は今後20年間で5000機と見込んではいるが、市場規模に対して、機種が多く厳しいのが現状だ。

三菱重工としては、既報の通り、ボーイングの協力はとりつけているようだが、最大のウリは日本の強みである“技術力”で勝負をかけていきたい方針で、例えば、B787型主翼で培った複合材技術や、A-VaRTMという航空機適用は初となる複合材料の適用、さらにはS-FBW、そしてB787型のコクピットと共通性をもたせた人間中心のコクピット(ボーイング、ロックウェルコリンズ社と共同)といった、新しい技術を適用することで、受注競争に勝ち残って行きたい考えだ。

### ★NEDO、衛星小型化など先進宇宙シスプロジェクト 22年度まで総事業費28億5000万円に

新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)は、宇宙産業高度化基盤技術プログラムの一環として、「小型化等による先進的宇宙システムの研究開発」プロジェクトを実施する。期間は、平成20年度から22年度まで。事業開発費用は20年度で5億7400万円、総事業費は28億5000万円となる予定だ。NEDOはこのプロジェクトを通じて、「小型化等による先進的宇宙システムの研究開発」、「標準的小型衛星バス開発」、「搭載ミッション機器の開発」といった研究開発を行なう。

日本の衛星開発は信頼性を高める観点から、開発を長期化、大型化を進め、結果として高コスト化に繋がっていった。しかし、一方で世界的には、低コスト、短期間開発が主流となり、小型衛星に対する潜在的な需要が高まっている。なかでも欧米では、中・大型衛星ミッションを補完するかたちで小型衛星の活用がすすめられ、新興国である中国、インド、イスラエルなどでも高機能かつ低コスト小型衛星の開発が進められているという。

日本でも大学や中小企業などが主体となり、小型衛星の開発は進められており、注目を集めているが、本格的実利用が可能な高機能な小型衛星システムの開発は進んでいないという。技術戦略マップ2007にも衛星基盤技術のうち、小型・軽量化や民生技術活用・民生部品を適用した、高機能・低コスト、短納期の宇宙システムの開発技術確立が重要とされている。そのほか、地球観測データの取得が可能となることから、エネルギー安全保障を含む日本の総合的な安全保障や国民の安全・安心、そして国際貢献といったことにも期待されている。

#### ★KC-767機体公開 世界初リモートビジョンシステム搭載 10月まで実用試験を2機体制で実施

航空自衛隊小牧基地において19日、先頃、航空自衛隊に納入された空中給油・輸送機KC-767型機の機体公開が行われた。同機は、空中給油や人員輸送を担うことで、国際貢献を果たすことが期待されている。

KC-767型初号機は去る2月20日、ウィチタのボーイング工場から移送され、川崎重工において納入前整備を行うため岐阜基地運ばれた。その整備を行った後、29日に航空自衛隊に納入されている。また、2号機は3月4日にウィチタから搬入されており、11日に航空自衛隊に納入された。航空自衛隊によると、実用試験隊は今後2機体制で10月末まで実用試験を行っていく計画だ。

給油システムについては約8.5メートルの給油ブームの中に約6メートルの給油装置テレスコピックチューブで給油を行う。この装置では今現在ではF-15とF-2のみ給油可能であるという。また給油を行うためのカメラについては世界で始めてリモートビジョンシステムを採用している。従来ブームオペレーターは肉眼でブームを操作していたが、同機では2台のカメラで遠隔視認しながら操縦席近くに設置されたRAROステーションで操縦する。



KC-767給油機。10月末まで実用試験が行われる

衝突防止装置によってKC-767周辺を飛行する高位と高度距離を認識し、2次元で監視可能な赤外線カメラSACS (Situational Awareness Camera System)カメラで位置を確認、

3次元立体視可能なBARCS (Boom Air Refueling Camera System) カメラでブーム接続位置の確認など細かな操作を行う。このBARCSカメラのRAROステーションでのディスプレイは、ヘルメット状にマウントされたものでブームオペレーターはめがね状のモニターを見ながら操作する。このシステムは日本オリジナルであるという。

その他の特徴として機体下部にはパイロットディレクターライトという黒い帯状のライトを搭載。これは受油側航空機を正しい位置に導くもので、「F」の文字のライトが点滅すると「前へ」、「A」で「下がれ」というメッセージだという。

また輸送力については上部メインデッキに463Lパレットを19枚、前方下部貨物室には3枚計22枚を搭載可能だ。さらに後方下部貨物室には民間用コンテナを収納できる。また、パレットサイズシートを搭載すると約200名の乗客を輸送することも可能だ。

給油燃料についてはB767旅客と同じで主翼がメインのタンクとなっており、KC-767自体の燃料を分け与えるかたちになる。最大搭載燃料は16万5000ポンドとなっている。

このKC-767給油機は全世界で1000機以上生産されているボーイング

767旅客機を改良したもの。全長48.5メートル、全幅は47.6メートル、全高は約16メートル。最大速度360ノット、巡航速度は300ノット、4万3100フィート高度まで飛行可能だ。



ブーム先端部。内側に6メートルのテレスコピックチューブが入っている

#### 【海外メーカーニュース】

#### ★P&Wロケットダイン、SJX61-2の組立を完了 今夏スタートシーケンス開発・検証、極超音速へ近づく

プラット・アンド・ホイットニー・ロケットダインは、スクラムジェット・エンジン実証試験機「ウェーブライダー (SED-WR)」プログラムの一環であるフライト・クリアランス・エンジンSJX61-2の組立を完了した。このエンジンは、新記録達成を目指して来年テスト飛行を実施予定のボーイングX-51A極超音速機に搭載されることになっている。このX-51A極超音速機の飛行試験計画では、マッハ数4.5~6.0+までの範囲で、エンジン・テストが実施される計画。この計画で、宇宙飛行や偵察攻撃、さらにはグローバルリーチなどのミッションに備えている。

ウェーブライダー (SED-WR) ・プログラムは、米空

軍、米防衛高等研究計画局(DARPA)、プラット・アンド・ホイットニー・ロケットダイン、ボーイング社が共同で推進している極超音速飛行実験機計画。

SJX61-2エンジンはX-2とも呼ばれており、炭化水素を燃料とするスクラムジェット・エンジン。このエンジンは、プラット・アンド・ホイットニー・ロケットダインのフロリダ州ウェストパームビーチにある施設で製造され、今夏、バージニア州ハンプトンにあるNASAラングレー研究センターの8フィートの高温トンネルでテストを受ける予定だ。エンジン・システムには、複雑な燃料のコントロールと転換を調整するフル・オーソリティ・デジタル・エンジン・コントロール装置、JP-7燃料でエンジン・ハードウェアを冷却すると共にエンジンの燃焼室に燃料を送るクローズドループの熱管理システムが含まれているという。なお、今夏予定されているテストでは、飛行用エンジンのスタート・シーケンスを開発・検証し、X-51Aのフライト・エンベロープ全領域に渡って性能と運用性を実証する予定だという。

米空軍研究所のチャーリー・ブリックX-51Aプログラム・マネジャーは「NASAラングレー研究センターで実施予定のSJX61-2エンジンのテストは、2009年のX-51の飛行に備える重要な段階。エンジン、コントローラー、バルブ、燃料ポンプ、エチレン・スタートシステム、計器類など、推進システムの全ハードウェアをテストする予定である。プログラムがスタートし、飛行に一步近づいたことを嬉しく思う」と、今回のSJX61-2の組立を完了を喜んだ。

#### ★P&W、GTFエンジンにナセル取り付け ナセルシス実証などのフェーズII地上試験へ

プラット・アンド・ホイットニーは、ギアド・ターボファン実証試験用エンジンが来月フェーズIIの地上試験を開始するのに備え、このエンジンにフライト・インレット・アンド・ナセル・システムを取り付けた。このナセル・システムは、ギアド・ターボファン実証試験プログラムのパートナーであるグッドリッチ社が供給したもの。エンジンに取り付けて適合性を確認し、テスト・センサーを接続した後、テスト・スタンドに戻される予定だ。

ギアド・ターボファン実証試験用エンジンは、フロリダ州ウェストパームビーチにあるプラット・アンド・ホイットニーのテスト施設に戻され、フェーズIIの地上試験を受けることになる。フェーズIIの地上試験では、エンジン性能、音響特性、ナセル・システムの実証が中心となる。

GTF実証試験用エンジンは、2007年11月に地上試験を開始して以来、これまでに130時間のテストを実施。フェーズI試験ではアイドルからフル出力までの運転を実施し、ファン、低圧コンプレッサー、ファン駆動ギア・システム、熱管理システムの設計を確認し、ギアド・ターボファン・エンジンの優れた運航効率を実証した。

#### ★ボーイング、COA、GEとともにバイオ燃料を開発 2009年前半にはデモフライト

ボーイングはこのほど、コンチネンタル航空とGEアビエーションと共同で将来的な航空機燃料に向けてバイオ燃料のデモンストレーション・フライトを2009年前半をめ

どに行くと発表した。バイオ燃料は代替エネルギーとして注目されているだけでなく、さらに温室効果ガスの排出量を減らすことができると期待されている。コンチネンタル航空は、こうした試験計画を発表した米国ではじめての航空会社になる。

デモフライトはCFM56-7Bを搭載した次世代737型で行われる。デモフライトまで、3社は、燃料の供給社とともに食料穀物や水源に影響を与えず、森林破壊も伴わない代替燃料の開発に取り組み、実験室や地上でのジェットエンジン試験を行うために十分な量を確保していく。

また、ボーイングはこのほかの航空会社やエンジンメーカーとともに、最新のバイオマス変換技術で作られるバイオ燃料や温室効果ガスを減少させるプロセスへの取り組みも続けていく。こうしたバイオ燃料は、ケロシン燃料(Jet-A)と合わせることで、化石燃料への依存度を減らすことが可能になる。

コンチネンタル航空は全社をあげて環境対策に取り組んでおり、過去10年間で有償旅客マイルに対する温室効果ガスと燃料消費を35%も減少することに成功した。同航空はおよそ120億ドルを投じて燃費効率の優れた航空機を270機購入。さらに、燃費効率の高いB787のローンチカスタマーにもなっている。

また、同航空は、電動の地上サービス装置を導入するなど新しい技術を採用することで、同航空のハブ空港であるヒューストンの地上施設から排出される窒素酸化物の量を75%も減少させることにも成功した。こうした技術は現在、寒冷地でもテストされているところだ。

#### 【海外エアラインニュース】

#### ★AZA、「ENJOY ITALY」キャンペーンがスタート 世界同時展開、「イタリア」前面に打ち出す

アリタリア航空(AZA)は、日本ローマ線増便に合わせて展開する「ENJOY ITALY」キャンペーンのオープニング・レセプションを3月19日に東京・日本橋のイタリアン・カフェ「エスプレッサメンテ・イリー」日本橋中央通り店で開催した。同キャンペーンは、日本を含む世界同時展開でスタート。レセプションの挨拶の中で、同社日本・韓国支社長のマッテオ・ザナリーニ氏は「イタリアの航空会社としての役割を果たすという本来の使命を示すキャンペーン」とアピールした。

「ENJOY ITALY」キャンペーンは、同社が今年通年で展開するキャンペーンの柱となる。内容は、新聞/雑誌での広告展開やレセプション会場となった「エスプレッサメンテ・イリー」での「アリタリア・カフェ」(都内4店舗、3月30日まで)、プロモーション運賃の設定など、多岐にわたる。いずれも「イタリアを連想させるビジュアル・イメージを起用している」(同社アジア太平洋地区マーケティング副社長のアレックス・ドリッチ氏)のが特徴だ。

同社は夏期スケジュールのスタート(3月30日)に合わせて、成田ローマ線を週7便(自社運航便のみ)に増便。また閑空発着便も全てローマ行きに変更する。これは同社が進めるネットワーク再編の一環。ローマのハブ機能を強化し、ローマ以遠のイタリア国内線接続の利便性を強化す

る。なお、ミラノについては、成田ーミラノ間で週3便のフライトを継続する。



左から同社アジア太平洋地区統轄副社長のアンドレア・トゥッチ氏、日本・韓国支社長のマッテオ・ザナリーニ氏、アジア太平洋地区マーケティング副部長のアレッサンドロ・リッチ氏

### ★COA、燃油サーチャージを引き上げ、4/1～

コンチネンタル航空(COA)は、4月1日発券分より燃油サーチャージを引き上げる(政府認可条件)。引き上げ後のサーチャージ額は、1区間あたり太平洋路線で2万円、日本ー中南米間(メキシコは除く)で2万1000円、マイクロネシア路線で8000円となる。

なお、変更条件は2・5・8・11月初旬に直近3ヶ月平均のシンガポールケロシン価格を計算、翌々月(4・7・10・1月)1日発券分からの適用で認可申請を行うとしている。

### 【旅行関連ニュース】

### ★四川省などチベット自治区周辺地域も治安悪化 外務省が注意喚起、青海省は観光客の受入停止

外務省は、中国チベット自治区ラサ市に対して去る3月15日、「渡航の延期をお勧めします」を発出したが、周辺の青海省、甘肅省、四川省の一部地域でも、騒ぎが拡大しているとの情報があるとして、チベット自治区周辺地域の治安悪化について注意喚起(スポット情報)を発出した。

この中で外務省は、青海省当局関係者は、観光客の受け入れを停止すると述べているとした。

こうした状況から、青海省、甘肅省、四川省への渡航を予定している方や、現地に滞在している方は、デモや騒動が起きている危険地域には立ち入らず、最新情報を入手する等、安全確保に努めるよう呼びかけた。また、危険な状況に遭遇した場合は、在中国日本国大使館または在重慶日本国総領事館に連絡するよう求めた。

なお、現時点でデモ等の発生が報じられている地域は、甘肅省蘭州にある西北民族大学、甘肅省のチベット自治州、青海省同仁県、四川省アバチベット族・チャン族自治州等としている。

### JTB、ラサ滞任ツアーは4月4日出発分まで中止

既報の通り、外務省が3月15日付で中国チベット自治区(ラサ市)に「渡航の延期をお勧めします」を発出したことを受け、旅行各社はラサ滞任を含むツアーを催行中止したが、JTBは4月4日出発分まで催行を中止し、4月5日以降の出発分については、3月28日に再度決定することとした。

当初、3～4月一杯までラサ滞任を含むツアーを催行中止とする方向だったが、現地情勢が流動的なことから、今後の情勢を注視しつつ、催行判断を小刻みに行っていくこととしたもの。

### ★HIS、政府観光局との共同企画4ツアーを発売 音声メッセージ付商品券購入者に「旅の贈り物」

Eイチ・アイ・エス(HIS)関東営業本部は、政府観光局と共同企画した厳選ツアー4コースを掲載した新パンフレット「旅の贈り物」を作成した。新宿本社営業所限定で販売している「音声メッセージ付商品券」の購入者に3月17日より配布、掲載商品の販売を開始する。

掲載した4コースは、シンガポール政府観光局、インド政府観光局、カナダ観光局、フランス政府観光局との共同企画商品。国の魅力を知り尽くした政府観光局と共同企画することで、海外旅行をより楽しく思い出深いものとするを意図した。行き先・目的別に21の専門店を有するトラベルワンダーランド新宿本社営業所で、専門知識を持つスタッフが予約対応する。

「音声メッセージ付商品券」は、2007年11月より新宿本社営業所限定で試験的に受付を開始したもの。HIS商品券「SKY」を5万円以上購入した方に、贈り主の音声メッセージを録音したカードを無料で同梱するサービス。誕生日や記念日の贈り物などで利用されており、HISの利用度が高い団塊ジュニアの方が親世代である団塊世代への贈り物にする傾向が見られるとしている。

新商品「旅の贈り物」は、音声メッセージ付き商品券の贈り主の思いをより具体的な形にってもらうため、特別なツアーを厳選した。

例えば、「HIS&フランス政府観光局共同企画 一度は訪れたいフランス8日間」は、日本発着時にエールフランスを利用、立地や内装にもこだわった各都市厳選ホテルに宿泊し、3つの世界遺産を訪れる商品。出発日は4月3日～10月30日の設定日で、旅行代金は45万8000円～59万8000円。