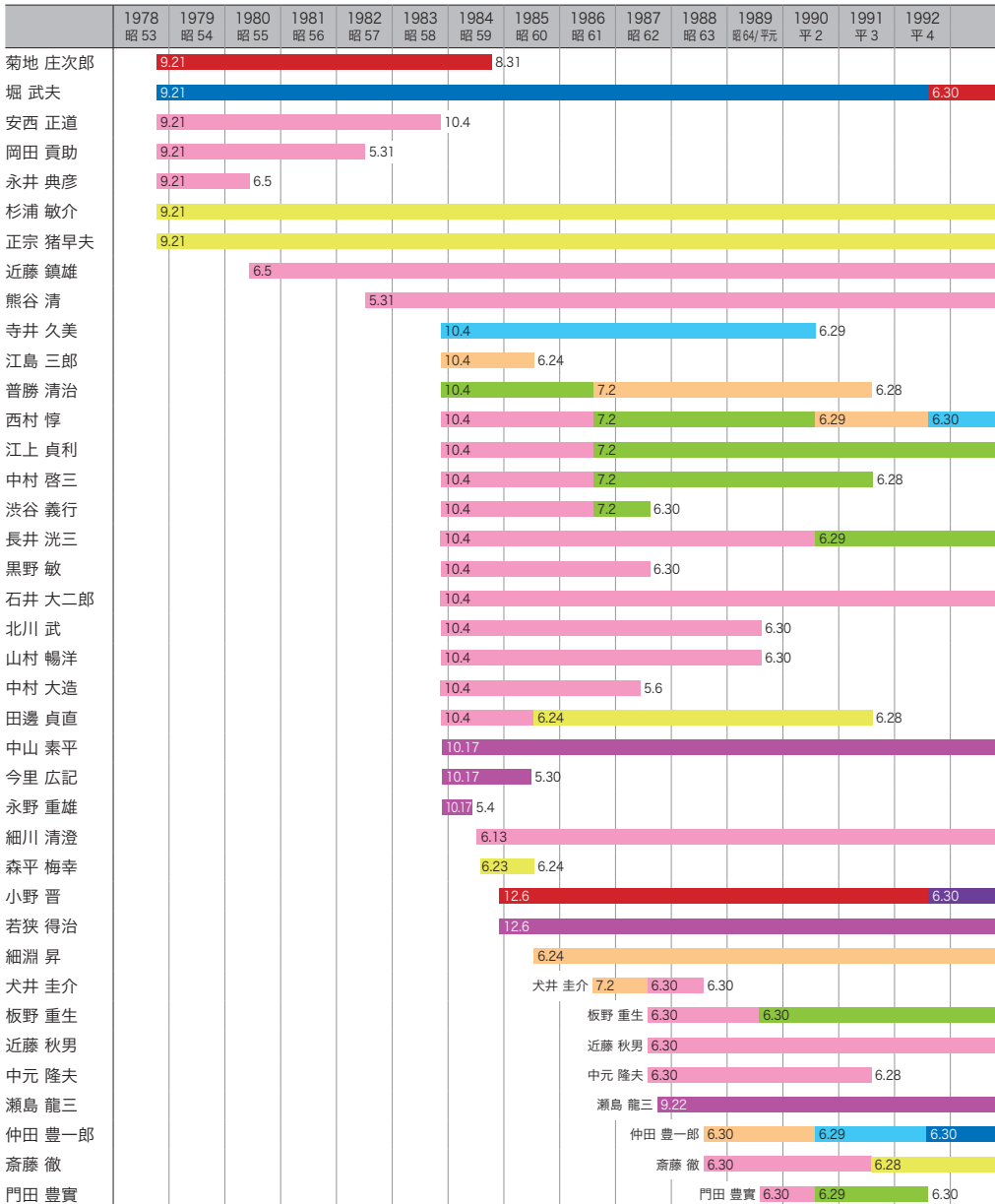


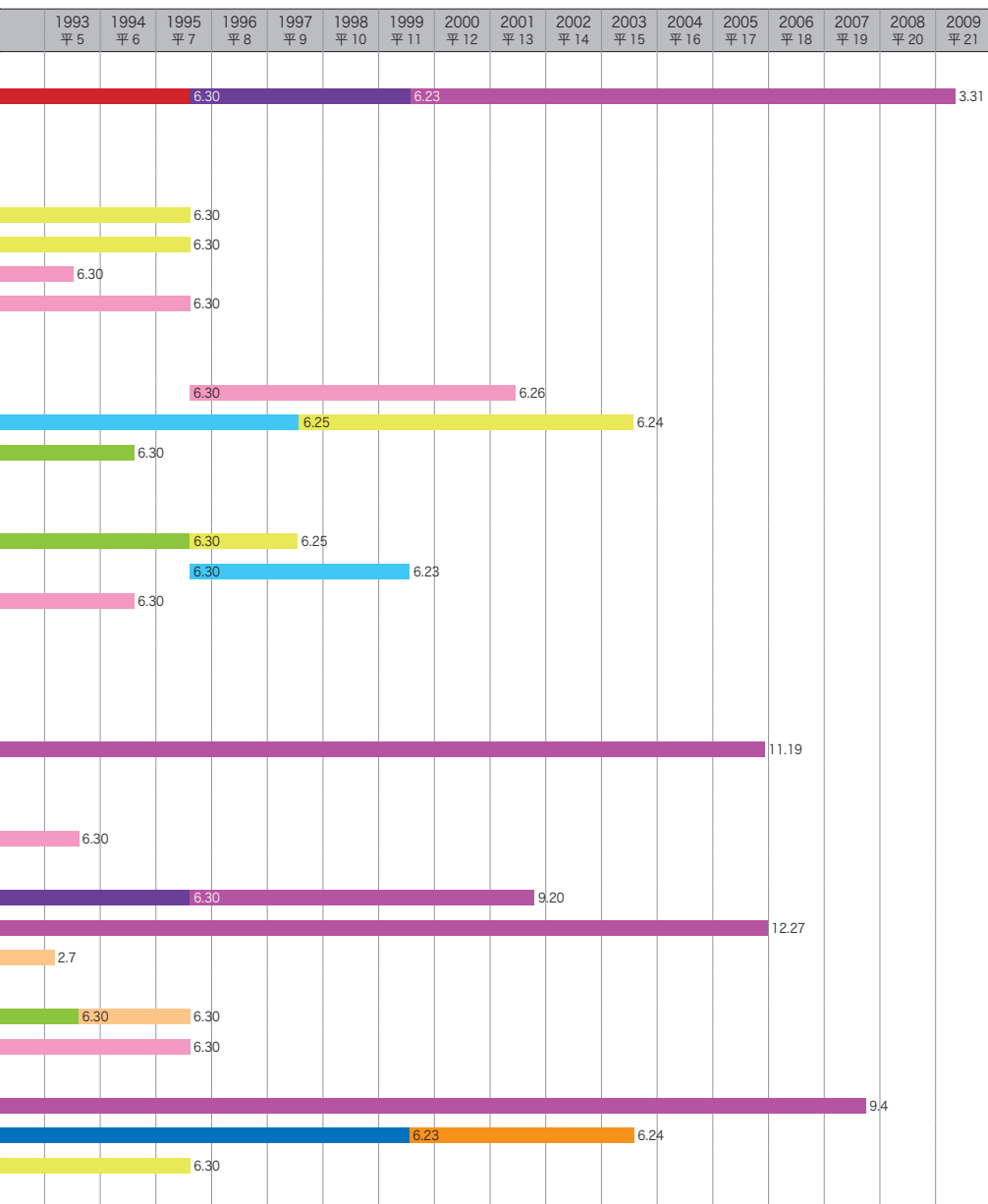
資料編

- 役員任期一覧
- 資本金と株主数の推移
- 収支の推移
- 輸送実績・運航実績の推移
- 路線ネットワーク
- 路線展開
- 組織の変遷
- 従業員数の推移
- 年表

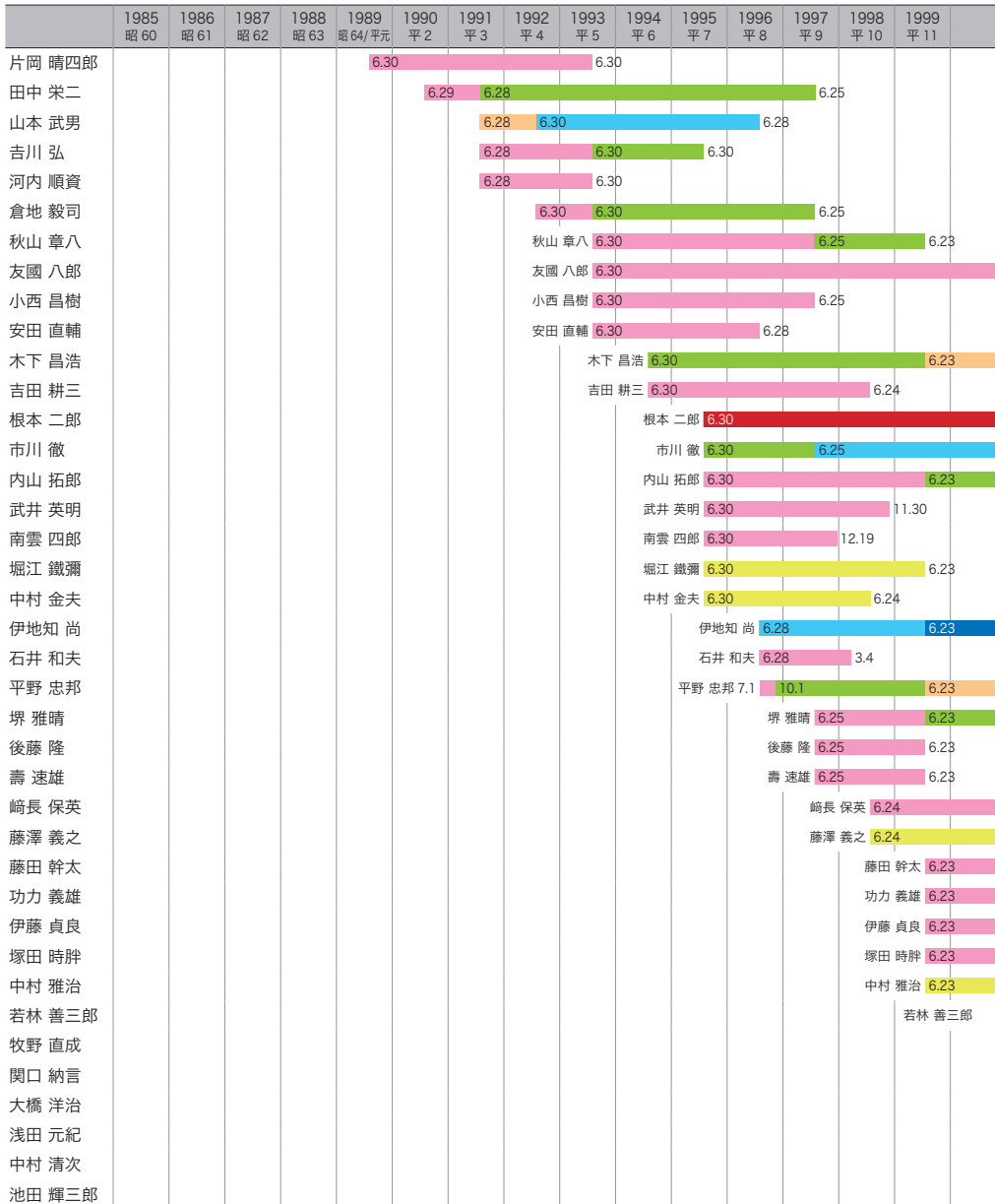
役員任期一覽



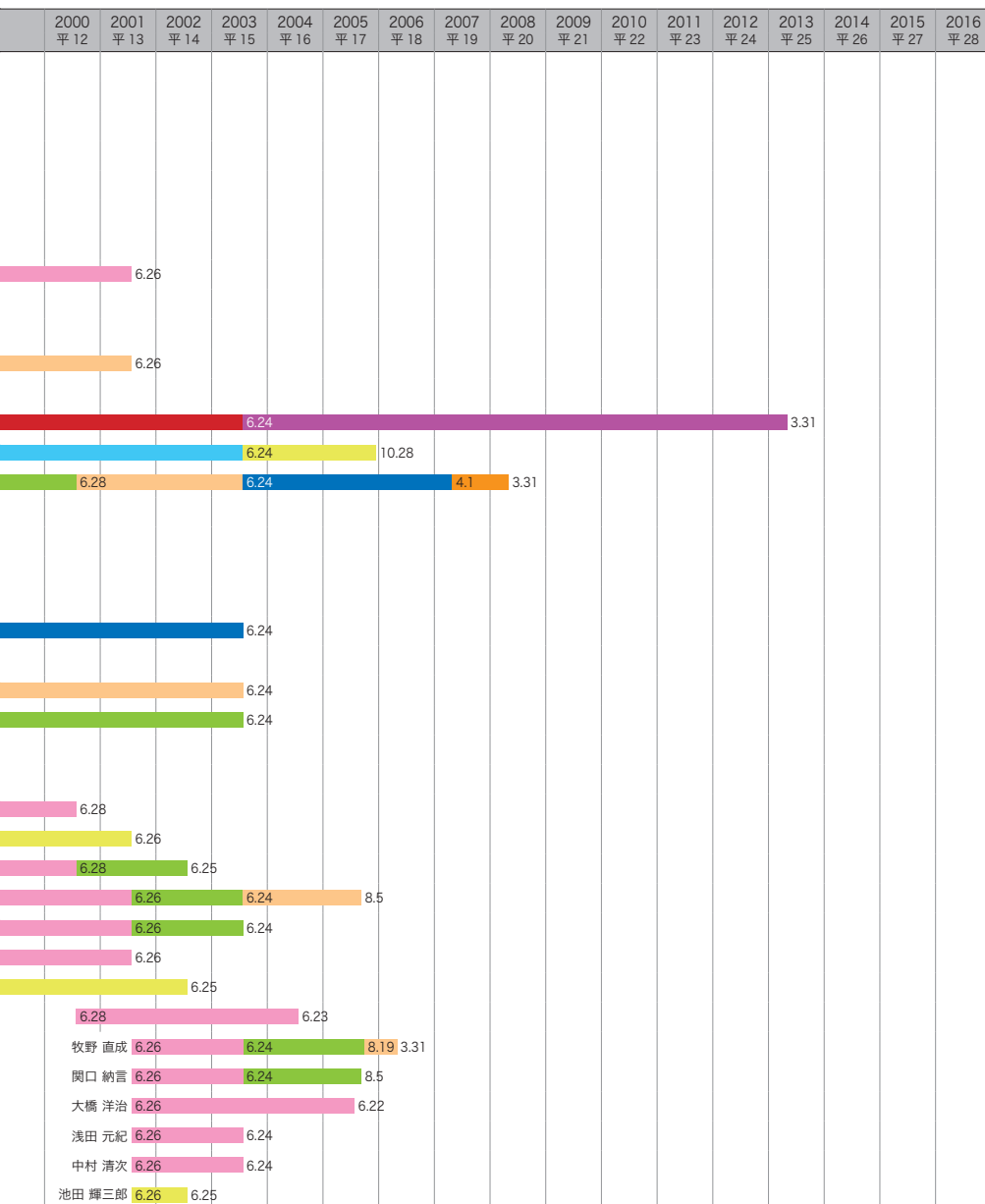
■ 取締役会長 ■ 取締役社長 ■ 専務取締役 ■ 取締役相談役 ■ 常務執行役員 ■ 監査役
■ 取締役副会長 ■ 取締役副社長 ■ 常務取締役 ■ 取締役 ■ 執行役員 ■ 相談役



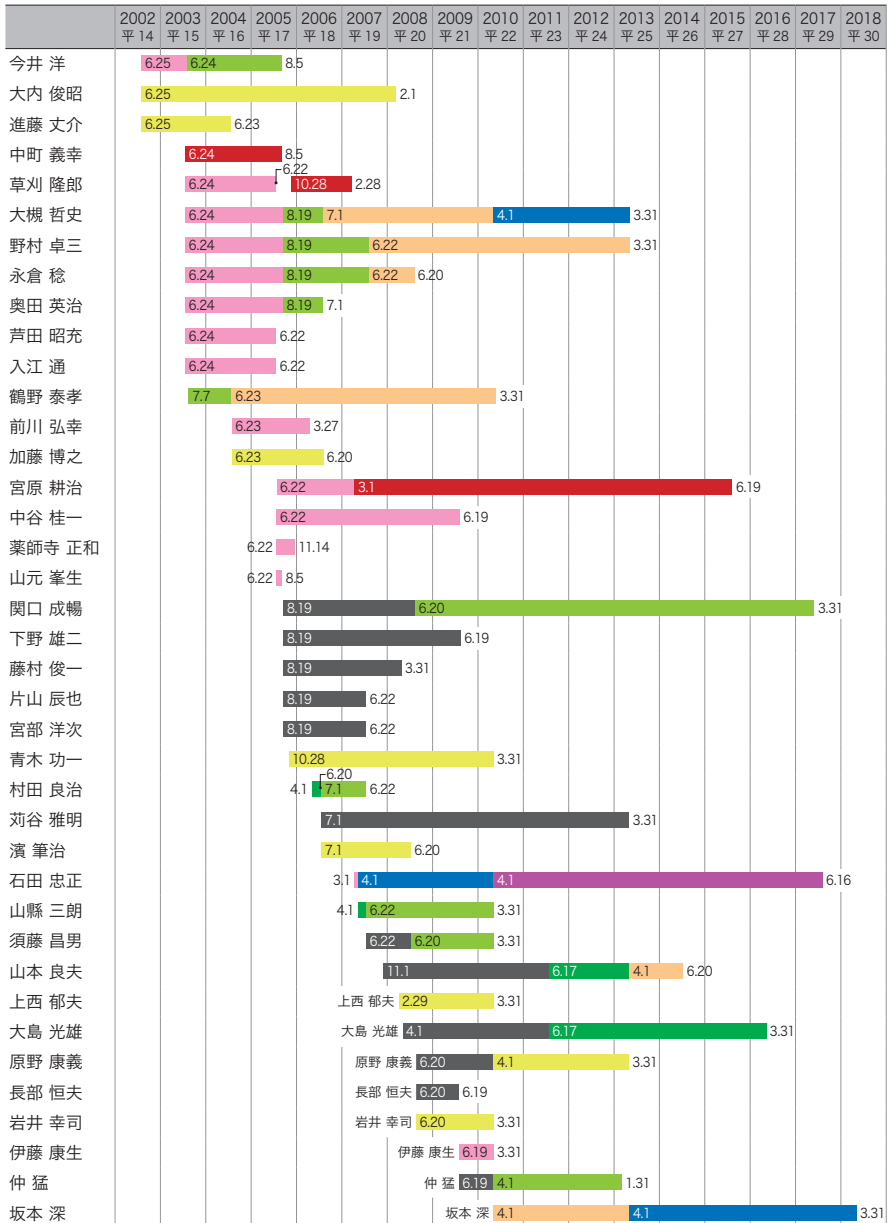
役員任期一覽



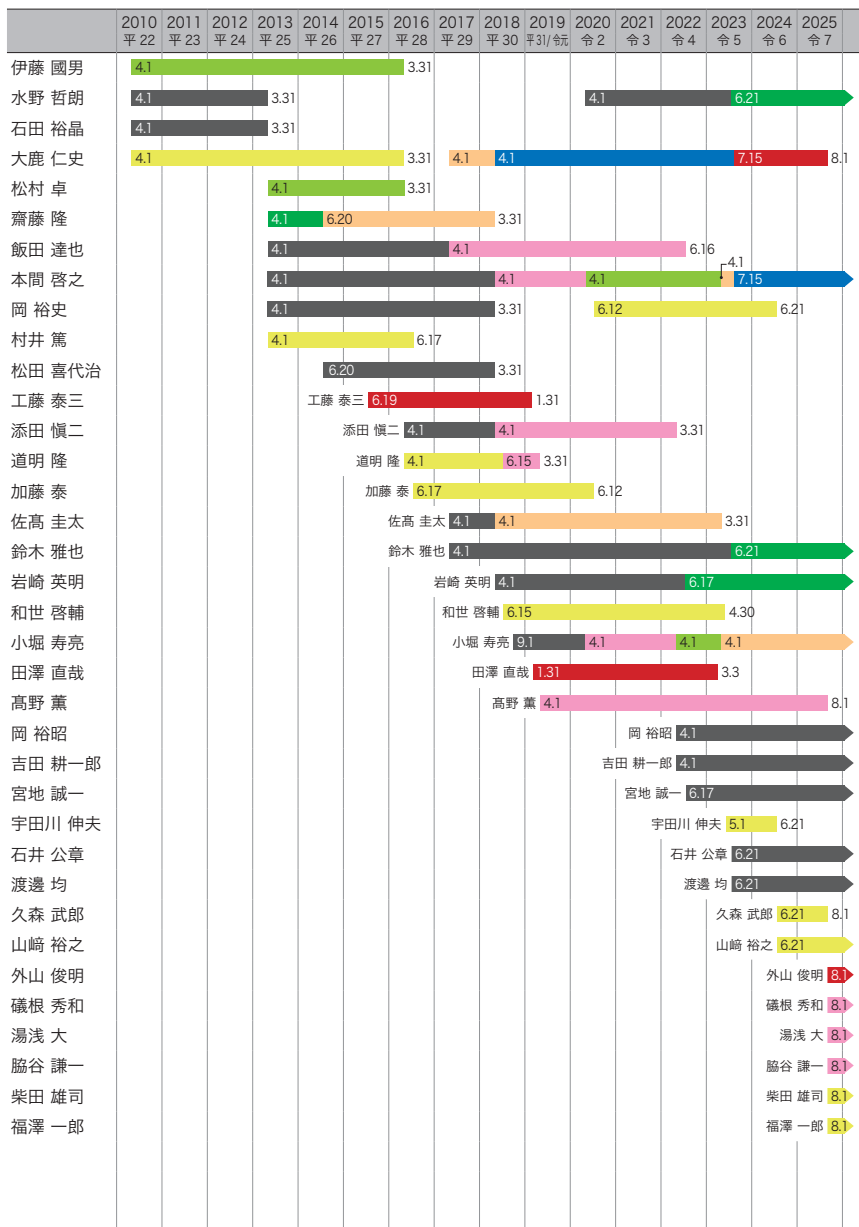
■ 取締役会長 ■ 取締役社長 ■ 専務取締役 ■ 取締役相談役 ■ 常務執行役員 ■ 監査役
■ 取締役副会長 ■ 取締役副社長 ■ 常務取締役 ■ 取締役 ■ 執行役員 ■ 相談役



役員任期一覽



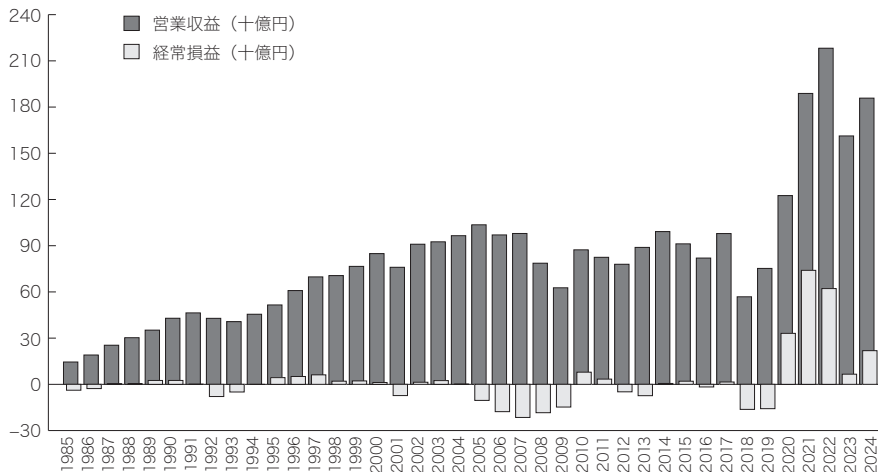
■ 取締役会長
 ■ 取締役社長
 ■ 専務取締役
 ■ 取締役相談役
 ■ 常務執行役員
 ■ 監査役
■ 取締役副会長
■ 取締役副社長
■ 常務取締役
■ 取締役
■ 執行役員
■ 相談役



資本金と株主数の推移

年月日	資本金	株主数と主な株主	
1978年 9月 21日	2億円	5社	川崎汽船(株)、日本郵船(株)、大阪商船三井船舶(株)、山下新日本汽船(株)、全日本空輸(株)
1983年10月 4日	8億円	7社	上記+昭和海運(株)、ジャパンライン(株)
1984年 3月 15日	32億円	73社	
1985年 8月 31日	96億円	79社	
1987年11月 21日	144億円	86社	
1993年10月 9日	216億円	81社	
2006年 8月 7日	305億円	39社	
2007年 9月 27日	505億円	39社	
2016年 1月 29日	100億円	1社	日本郵船(株)
2025年 8月 1日	100億円	1社	ANAホールディングス(株)

収支の推移

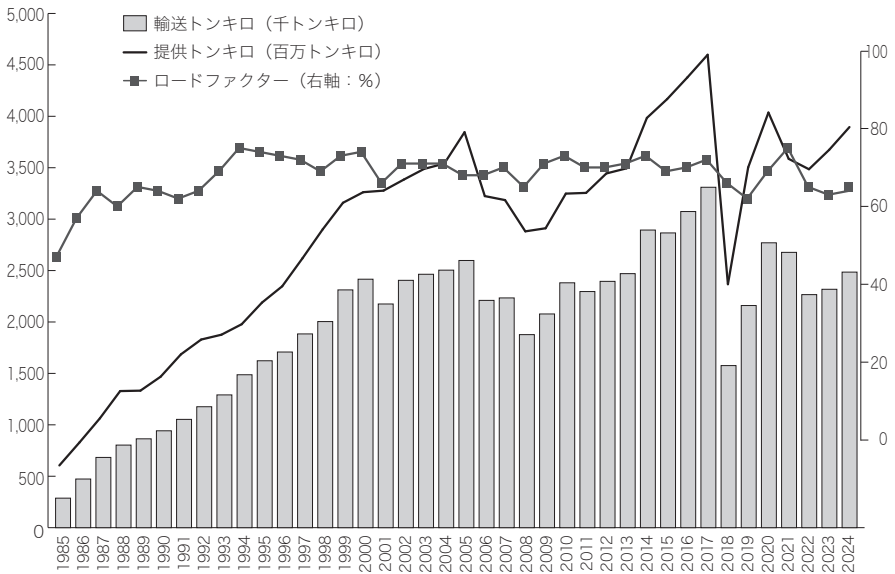


(単位:百万円)

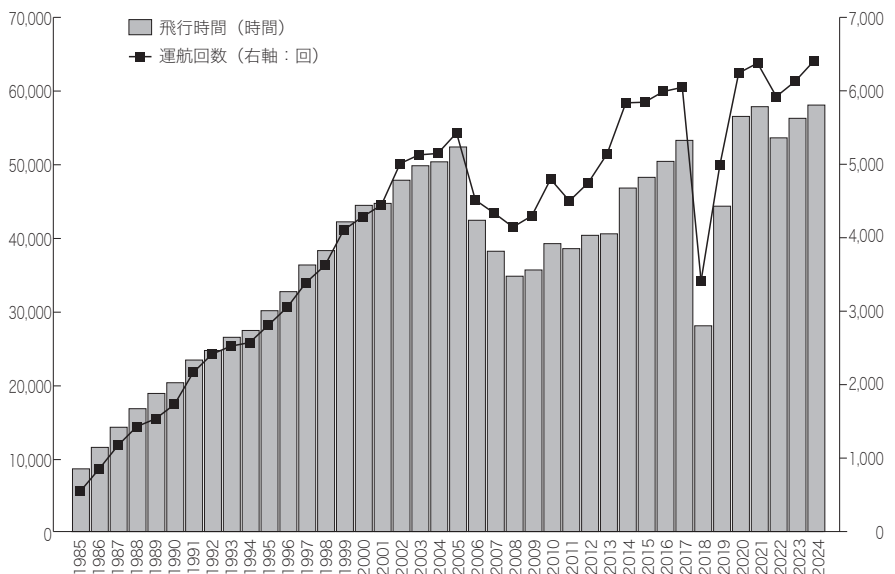
年度	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
営業収益	14,502	19,525	25,391	30,316	35,167	42,907	46,409	42,885	40,676	45,486
営業費用	18,962	-21,639	24,575	28,754	31,941	41,314	45,821	48,286	43,617	43,717
営業損益	-4,461	-2,114	815	1,561	3,226	1,592	587	-5,400	-2,941	1,769
営業外損益	642	-635	-422	-1,050	-707	934	-522	-2,512	-2,030	-1,870
経常損益	-3,819	-2,750	392	510	2,518	2,526	65	-7,913	-4,970	-101
年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
営業収益	51,624	60,788	69,762	70,604	76,930	84,860	75,988	90,960	92,562	96,499
営業費用	46,441	54,208	61,063	66,957	73,220	82,689	82,654	88,423	89,169	95,877
営業損益	5,182	6,579	8,698	3,647	3,710	2,170	-6,665	2,537	3,393	621
営業外損益	-824	-1,481	-2,532	-1,598	-1,485	-963	-624	-1,182	-966	-477
経常損益	4,358	5,098	6,166	2,049	2,225	1,207	-7,290	1,355	2,428	143
年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
営業収益	103,619	97,012	97,934	78,657	62,695	87,375	82,737	77,969	88,941	99,205
営業費用	113,399	98,911	97,972	79,640	63,077	78,698	78,509	82,864	96,291	98,062
営業損益	-9,779	-20,891	-20,325	-17,621	-15,109	8,676	4,227	-4,894	-7,350	1,142
営業外損益	-642	3,163	-1,165	-791	367	-781	-833	39	-14	-569
経常損益	-10,421	-17,728	-21,490	-18,413	-14,742	7,895	3,394	-4,855	-7,363	573
年度	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
営業収益	91,198	82,012	97,918	56,847	75,258	122,566	188,850	218,213	161,300	185,853
営業費用	88,722	83,827	96,354	72,177	90,285	89,516	114,909	156,321	155,172	163,939
営業損益	2,476	-1,816	1,563	15,331	-15,027	33,049	73,941	61,892	6,127	21,914
営業外損益	-452	117	-41	-926	-766	44	59	272	460	-53
経常損益	2,023	-1,699	1,522	-16,256	-15,794	33,093	74,000	62,165	6,587	21,861

輸送実績・運航実績の推移

輸送実績の推移



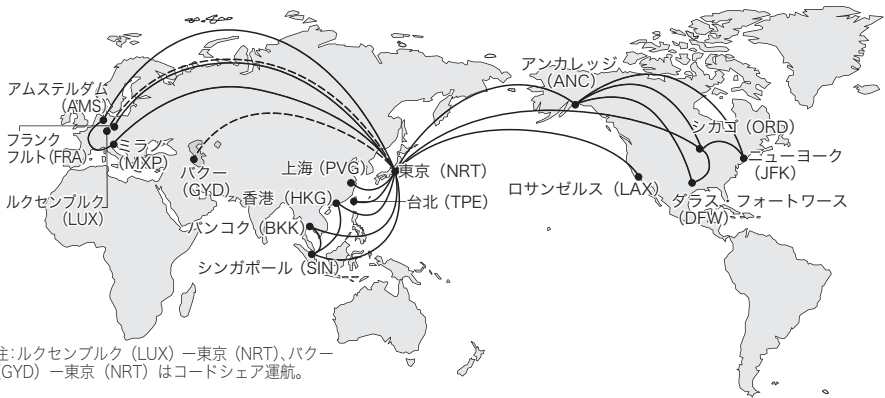
運航実績の推移



年度	取扱重量 (トン)	輸送トンキロ (千トンキロ)	機材数 (機)	飛行時間 (時間)	運航回数 (回)
1985	25,980	287,470	2.5	8,510	550
1986	48,177	473,923	3.0	11,422	853
1987	77,740	683,123	3.3	14,152	1,173
1988	94,277	803,271	4.0	16,671	1,429
1989	98,805	864,709	4.0	18,739	1,536
1990	110,849	942,844	4.3	20,194	1,730
1991	127,426	1,053,408	5.3	23,271	2,166
1992	144,838	1,176,669	6.0	24,568	2,415
1993	160,703	1,291,881	6.0	26,356	2,524
1994	191,183	1,487,943	6.0	27,283	2,573
1995	207,085	1,623,446	6.8	29,967	2,811
1996	218,317	1,708,200	7.0	32,550	3,054
1997	242,634	1,884,696	7.7	36,168	3,390
1998	256,392	2,004,208	8.0	38,120	3,622
1999	308,151	2,312,406	8.8	42,022	4,105
2000	320,787	2,416,663	9.1	44,258	4,285
2001	294,189	2,175,205	10.0	44,525	4,443
2002	341,707	2,405,991	10.5	47,668	5,010
2003	361,136	2,464,878	11.0	49,634	5,128
2004	362,924	2,504,245	11.0	50,165	5,147
2005	371,490	2,598,326	12.0	52,179	5,427
2006	334,045	2,210,309	10.3	42,235	4,513
2007	350,926	2,234,250	9.1	38,033	4,335
2008	299,913	1,877,435	7.5	34,645	4,145
2009	327,357	2,078,350	8.0	35,492	4,298
2010	374,127	2,381,295	8.0	39,066	4,797
2011	335,357	2,296,635	8.0	38,387	4,501
2012	356,800	2,395,788	8.9	40,192	4,748
2013	373,083	2,470,022	9.9	40,397	5,140
2014	431,433	2,894,857	11.9	46,606	5,836
2015	423,980	2,866,280	13.0	48,059	5,845
2016	465,833	3,074,507	12.9	50,226	5,991
2017	508,232	3,310,745	12.5	53,074	6,047
2018	246,687	1,576,033	15.0	27,919	3,413
2019	339,973	2,160,920	15.0	44,146	4,991
2020	442,675	2,770,592	15.0	56,325	6,242
2021	409,663	2,677,362	15.0	57,647	6,377
2022	337,428	2,266,810	15.0	53,417	5,922
2023	362,521	2,318,996	15.0	56,067	6,129
2024	402,321	2,485,229	15.0	57,864	6,407

路線ネットワーク

2025年9月4日現在



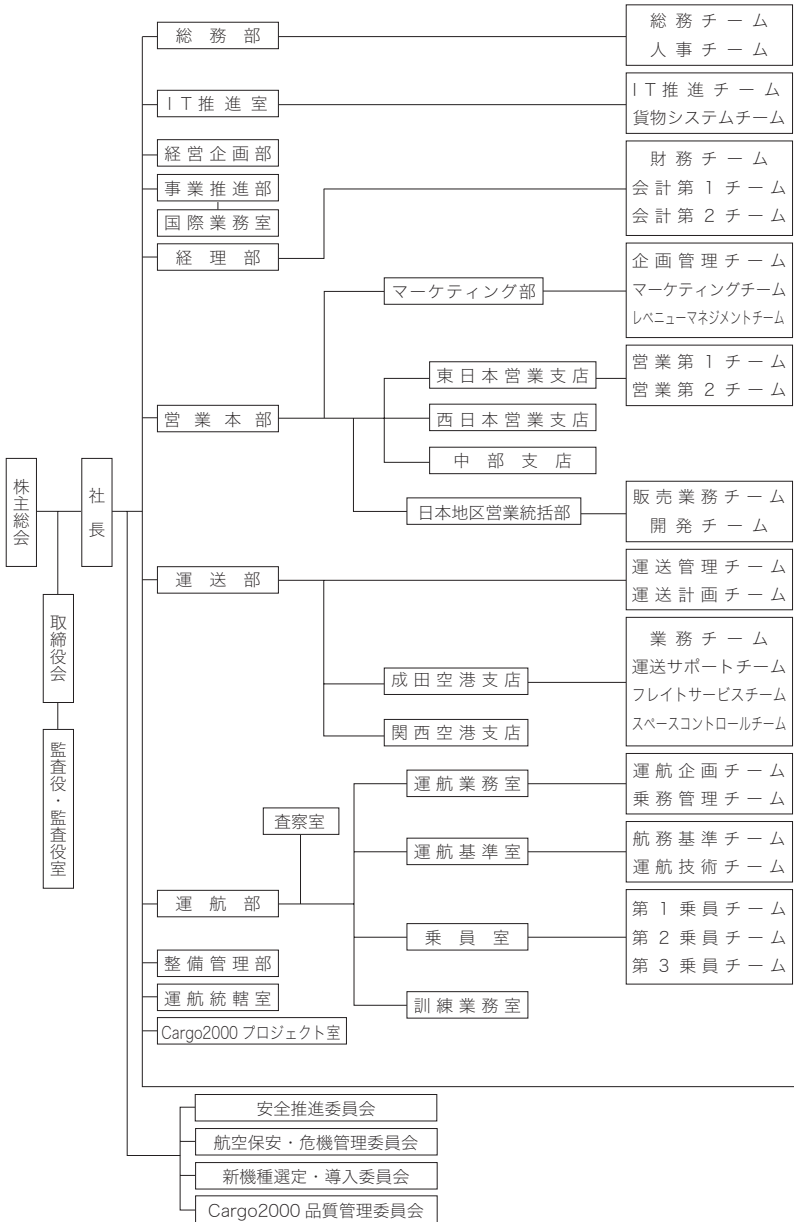
路線展開

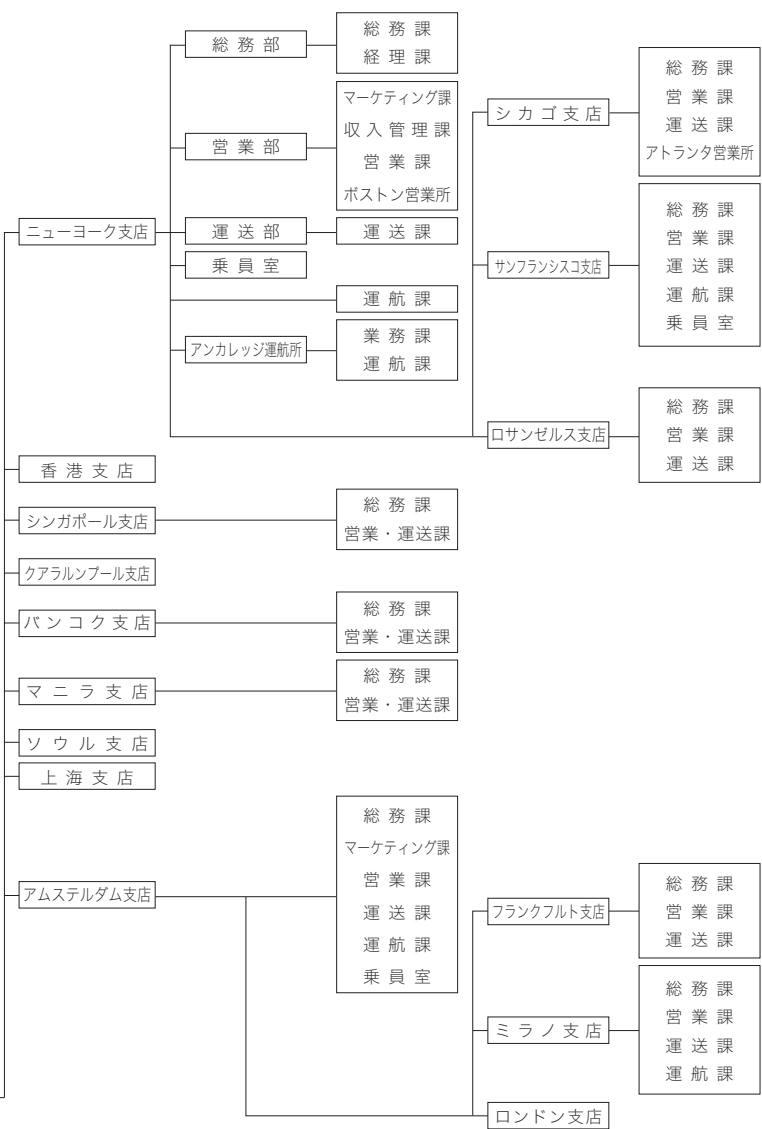
年月	路線の歩み
1985年 5月	東京ーサンフランシスコーニューヨーク
1986年 10月	東京ー香港 (カイトック空港)
1987年 10月	東京ーシンガポール
1988年 6月	東京ーアムステルダム
1989年 11月	東京ーシンガポールーバンコク (ドンムアン空港)
1990年 6月	東京ーソウル (キンポ空港)
1991年 2月	東京ーシカゴーニューヨーク
1991年 4月	東京ーサンフランシスコーロサンゼルス
1993年 1月	東京ーミラノ
1994年 9月	東京ー大阪 (関西国際空港)ーシンガポールーバンコク
1994年 9月	東京ー香港ー大阪
1994年 10月	東京ー大阪ーシンガポールークアラルンプールと 東京ーバンコクークアラルンプール
1995年 11月	東京ー大阪ーシカゴーニューヨーク
1996年 10月	東京ーマニラーシンガポール
1997年 6月	東京ー大阪ーサンフランシスコーロサンゼルス
1997年 9月	大阪ーマニラークアラルンプール
1997年 10月	大阪ーアムステルダムー東京
1998年 3月	東京ー大阪ーサンフランシスコーポートランドと 東京ーサンフランシスコーロサンゼルスーサンフランシスコーポートランド
1998年 6月	クアラルンプール線、新国際空港に移転
1998年 7月	香港線、チェックラップコック空港に移転

年月	路線の歩み
1998年 9月	東京ーアムステルダムーロンドン（スタンステッド空港）
1998年 10月	大阪ー上海（虹橋空港）ー東京
1999年 5月	東京ーソウルー大阪
1999年 9月	上海線、浦東国際空港に移転
2000年 9月	大阪ーフランクフルト（フランクフルト・アム・マイン国際空港）ーミラノ
2001年 3月	ソウル線、インチョン国際空港に移転
2002年 3月	ポートランド線休止
2005年 2月	中部（中部国際空港）ーシカゴ
2005年 2月	東京ー中部ーシンガポールーバンコク
2005年 9月	中部ーアムステルダムーフランクフルト
2005年 9月	中部ー香港
2005年 9月	中部ー上海
2006年 3月	クアラルンプール線、マニラ線休止
2006年 7月	ソウル線休止
2006年 9月	バンコク線、スワンナプーム国際空港に移転
2006年 9月	ロンドン線休止
2007年 7月	ソウル線再開
2007年 9月	大阪ー北京
2008年 8月	ニューヨーク線、北京線休止
2009年 5月	ニューヨーク線再開
2009年 9月	フランクフルト線休止
2010年 3月	中部線休止
2011年 2月	東京ー台北
2011年 10月	東京ー台北ーソウル
2012年 5月	東京ーバンコクー香港
2013年 4月	東京ーシカゴーフランクフルト（ハーン空港）
2013年 4月	東京ーフランクフルト（ハーン空港）ーアムステルダム
2013年 5月	東京ーシカゴーグラスフォートワース
2013年 5月	東京ーソウルー北九州
2014年 6月	ソウル線休止
2014年 6月	東京ー台北ー北九州
2017年 1月	北九州線休止
2018年 6月	関空線、サンフランシスコ線休止
2019年 2月	ニューヨーク線休止
2019年 3月	ダラス・フォートワース線、台北線休止
2020年 9月	ニューヨーク線再開
2020年 10月	ダラス・フォートワース線再開
2021年 11月	台北線再開
2025年 9月	フランクフルト線（フランクフルト・アム・マイン国際空港）再開

組織の変遷

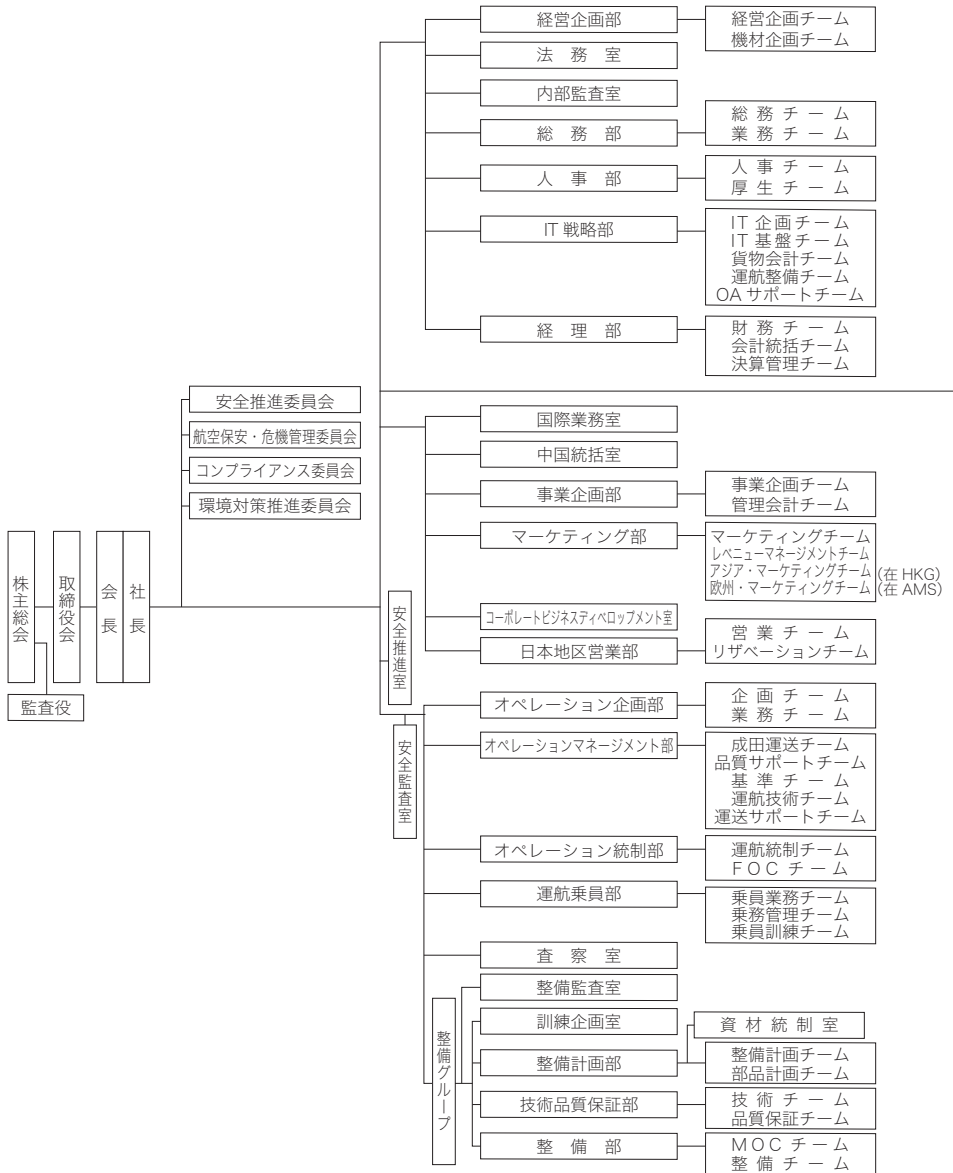
2005年4月1日現在

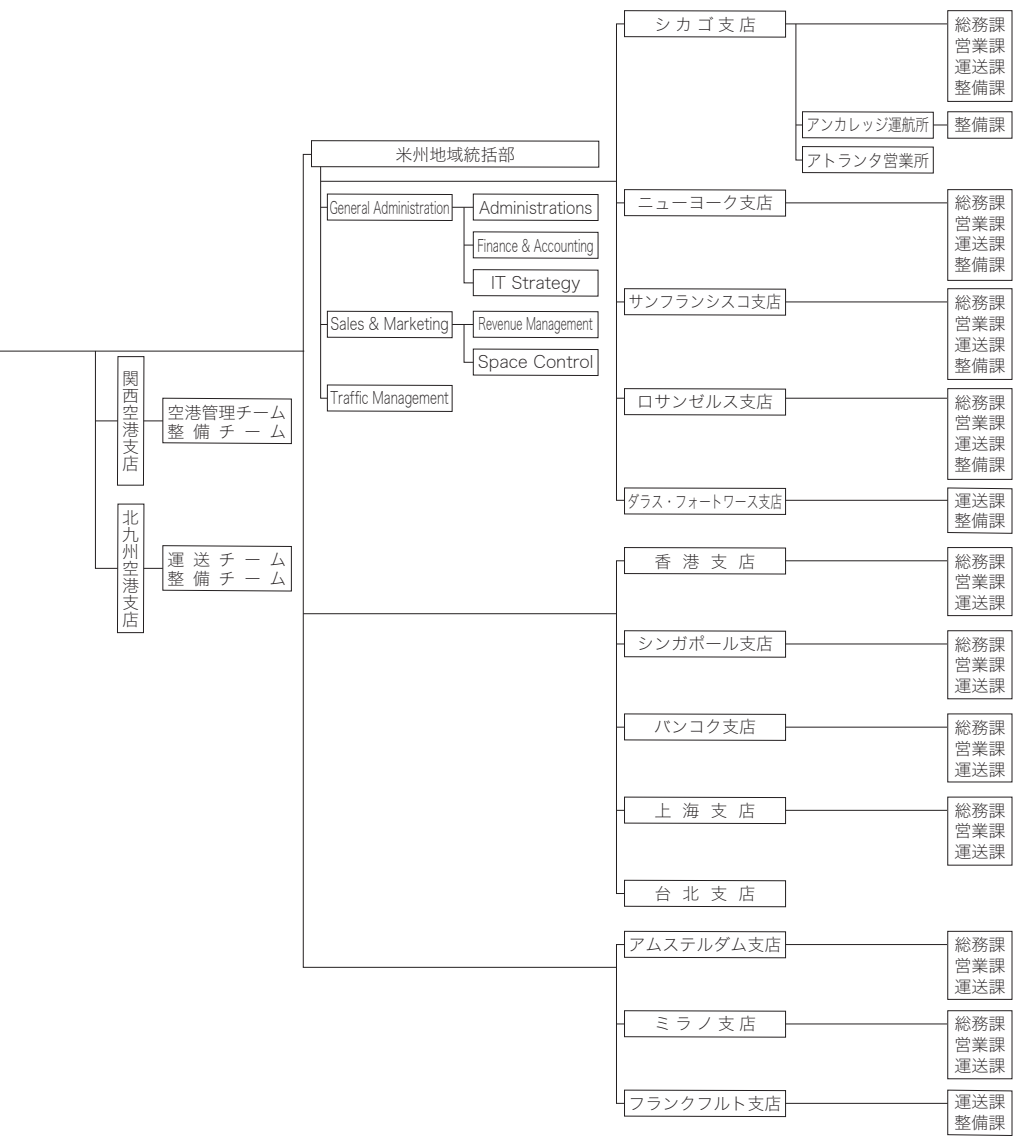




組織の変遷

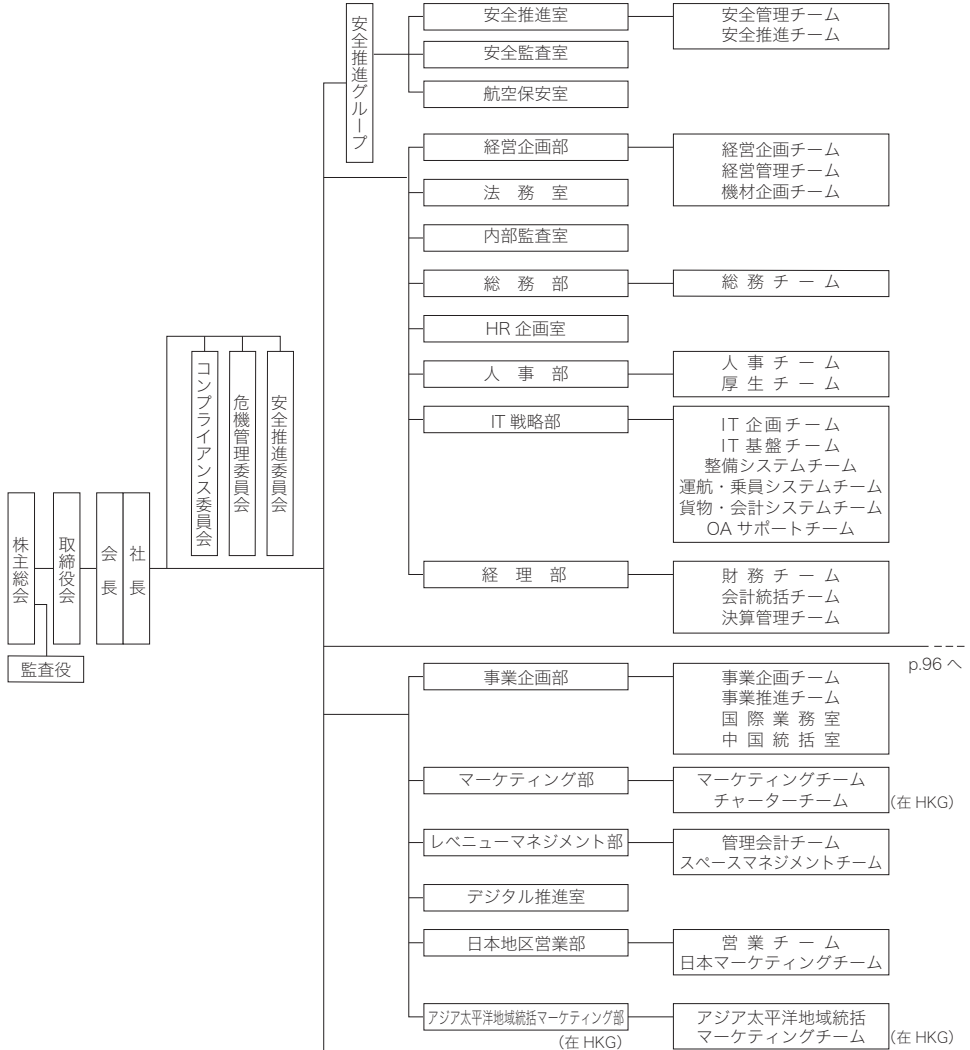
2015年4月1日現在





組織の変遷

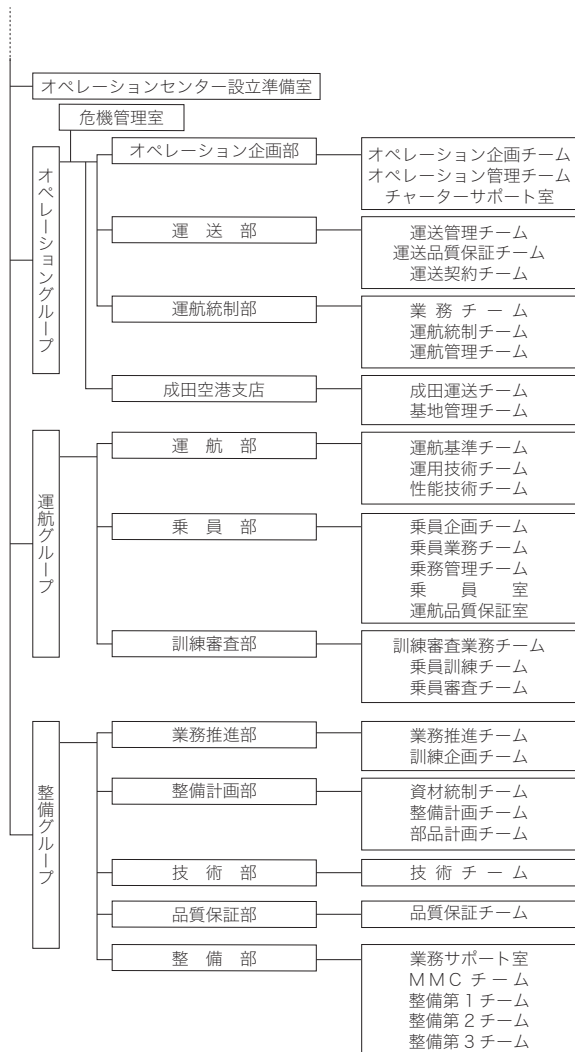
2025年4月1日現在

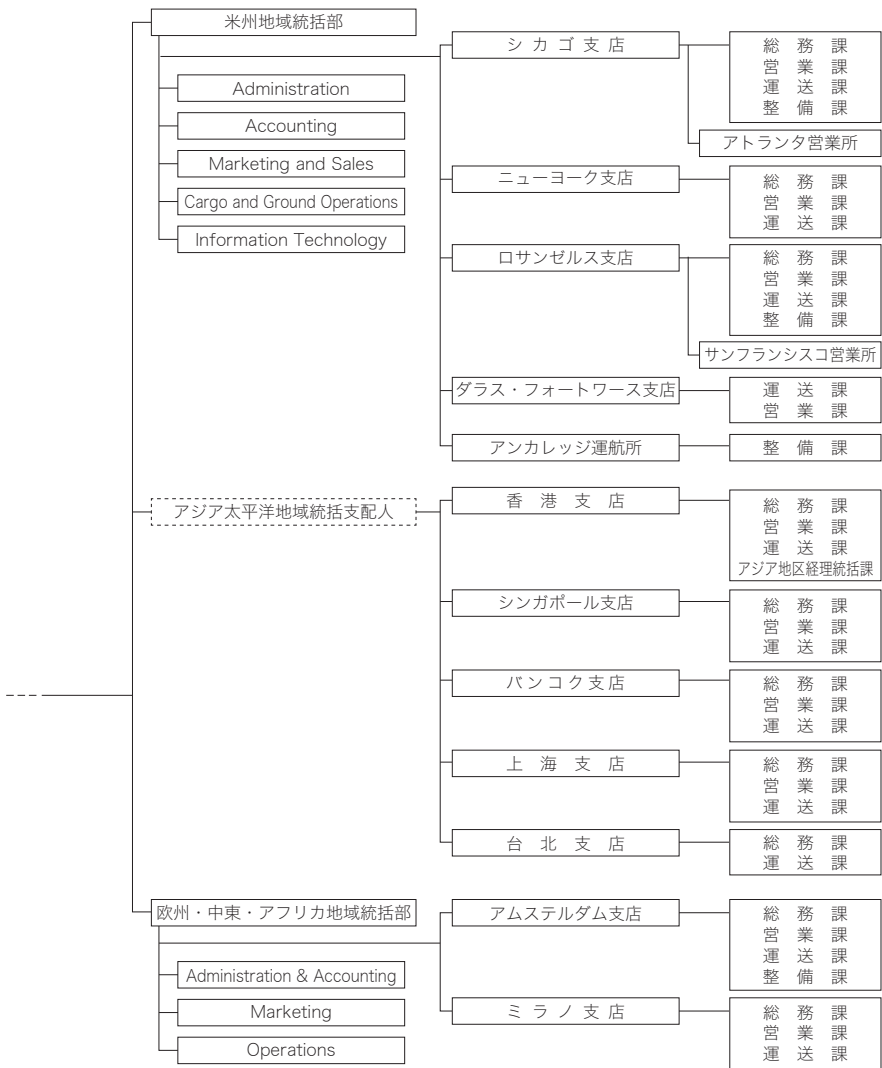


p.96へ

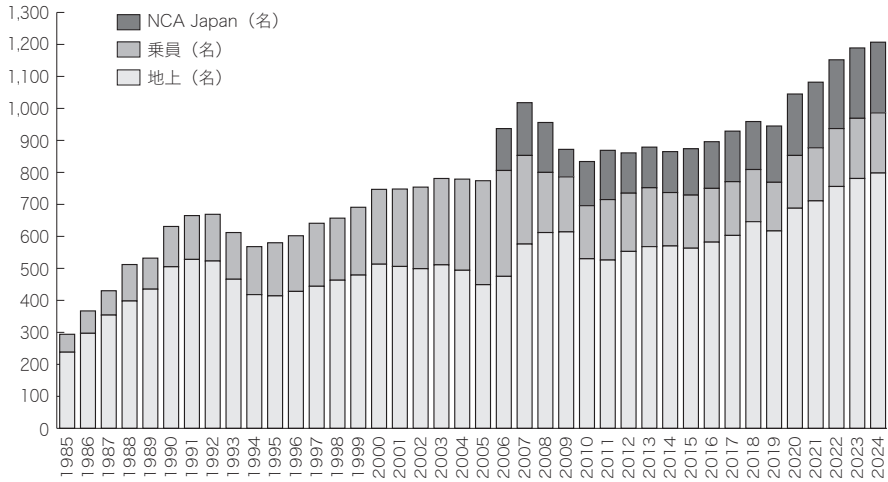
(在 HKG)

(在 HKG)





従業員数の推移



(単位：名)

年度	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
地上	238	297	354	398	435	505	528	523	466	418
乗員	56	70	76	114	97	126	137	146	146	150
合計	294	367	430	512	532	631	665	669	612	568

年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
地上	414	428	444	463	479	513	506	499	511	494
乗員	166	174	197	194	212	234	242	255	270	285
合計	580	602	641	657	691	747	748	754	781	779

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
地上	449	475	576	612	614	530	526	553	568	570
乗員	325	331	277	188	172	166	189	182	184	167
NCA Japan	—	131	165	156	86	138	154	126	127	128
合計	774	937	1,018	956	872	834	869	861	879	865

年度	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
地上	563	582	603	646	617	688	711	756	781	798
乗員	166	168	168	163	152	165	166	181	188	188
NCA Japan	145	146	158	150	176	192	205	215	220	221
合計	874	896	929	959	945	1,045	1,082	1,152	1,189	1,207

注：人数は年度末時点。／他社からの出向者・派遣を含み、他社への出向者は含まず。

年表

年	当社の動き	業界・一般事項
1970 昭和45	11. - 川崎汽船、山下新日本汽船、全日本空輸（ANA）の3社は国際航空貨物事業参入で合意	
1971 昭和46	8. 24 日本郵船（NYK）、大阪商船三井船舶の2社は、貨物航空会社設立の要望書・趣意書を運輸省に提出	
1972 昭和47	11. - 川崎汽船、山下新日本汽船、ANAは、「日本国際航空貨物輸送（株）」（仮称）の設立で合意	
1973 昭和48	2. - 川崎汽船、山下新日本汽船、ANAの3社は、「日本国際航空貨物輸送（株）」設立準備委員会設置 8. 29 NYK、大阪商船三井船舶の2社は、貨物航空会社設立の要望書・趣意書を運輸省に提出 9. - 川崎汽船、山下新日本汽船、ANAグループに日本通運が参加し、4社グループとなる	
1974 昭和49	2. 25 川崎汽船、日本通運、山下新日本汽船、ANAの4社は「日本国際航空貨物輸送（株）」設立の要望書・趣意書を運輸省に提出	10. 1 日本航空（JAL）、貨物専用機B747F型機太平洋線に就航
1977 昭和52	12. - 2グループの接触始まる。NYK、大阪商船三井船舶の2社とJALとの会談は決裂	1. 14 アンカレッジ国際空港でJAL DC8貨物機墜落
1978 昭和53	5. 2 2グループの6社は貨物専門航空会社設立で合意 5. 29 日本通運は会社設立発起人から離脱 6. 29 5社名で「日本貨物航空（株）」（仮称）設立の趣意書を運輸省に提出 9. 21 「日本貨物航空（株）」設立、総会および第1回取締役会開催（本社：東京、社長：堀武夫、資本金：2億円、株主：5社） 9. 27 会社設立登記完了 11. 16 定期航空運送事業免許申請書を運輸省に提出	3. 26 新東京国際空港管制塔に反対派乱入、開港延期 5. 20 新東京国際空港開港 10. 31 新東京国際空港航空燃料パイプライン工事実施計画の認可
1979 昭和54	4. 5 第1回北米調査団派遣	3. - 第2次オイルショック
1980 昭和55	3. 16 東南アジア調査団派遣	
1981 昭和56	4. 13 定期航空運送事業免許早期交付要望書を運輸省に提出 12. 17 昭和海運が事業参加を要望	
1982 昭和57	1. 18 ジャパンラインが事業参加を要望 9. 25 第2回北米調査団派遣	
1983 昭和58	1. 10 定期航空運送事業免許に関する要望書を運輸省に提出 2. 28 航空政策懇談会、日本貨物航空（NCA）問題について答申 4. 22 運輸大臣、運輸審議会にNCA案件を諮問 5. 13 JAL、利害関係人として公聴会開催を申請 5. 20 NCAの公述人決定（山下勇、寺尾一郎、稲葉秀三） 6. 9 運輸審議会、公聴会開催 8. 13 定期航空運送事業免許取得 10. 4 増資（資本金8億円、株主7社）、昭和海運、ジャパンラインが新規出資 10. - 本社事務所を霞が関ビル27階に開設 11. 16 日本政府、当社を指定航空企業とする旨を米国に通告 11. 22 ANA、ボーイングとNCA用機材B747-200F 2機の購入契約締結	8. 8 新東京国際空港航空燃料パイプライン供用開始 9. 1 大韓航空007便B747がソ連領空侵犯、ソ連戦闘機に撃墜される
1984 昭和59	1. 12 英文社名Nippon Air Cargo Lines（NAC）をNippon Cargo Airlines（NCA）に変更 2. 29 米国民間航空委員会に乗り入れ許可申請 3. 15 増資（資本金32億円、株主73社） 5. 21 IATAへの加盟手続き開始（10.27承認） 6. 13 機体デザイン決定 7. 1 成田支店開設 7. 16 ニューヨーク支店、サンフランシスコ支店開設 7. 17 大阪営業所開設 8. 31 菊地会長逝去	8. 1 新東京国際空港2本目の燃料パイプライン供用開始

年	当社の動き	業界・一般事項
	<ul style="list-style-type: none"> 10. 1 名古屋営業所開設 10. 19 1985年夏タイヤ策定、便名決定 (KZ102/KZ101) 10. 22 原本事務所開設 12. 6 小野晋、会長に就任 12. 12 マンハッタン事務所開設 12. 13 1号機受領 (JA8167) 12. 26 ANAと乗員訓練契約、情報システム使用契約締結を決定 	
1985 昭和60	<ul style="list-style-type: none"> 1. 31 1号機 (JA8167) 成田に到着 2. 1 貨物情報システムIRIS稼働 2. 8 大阪営業所 (空港事務所) 開設 2. 28 2号機受領 (JA8168) 3. 19 運航開始前検査実施、3.19～20サンフランシスコ、ニューヨーク3.26～27東京 4. 8 ロサンゼルス営業所開設 4. 30 日米航空交渉で当社の米国乗り入れ合意 (85年MOU: Memorandum of Understanding = 暫定合意) 5. 1 シカゴ営業所開設 5. 8 初便就航、東京-サンフランシスコ-ニューヨーク線 (週6便) 8. 31 増資 (資本金96億円、株主79社) 10. 15 3号機受領 (JA8172) 10. 17 不定期航空運送事業免許申請 (11.1 免許取得) 11. 14 貨物臨時便 (東京-サンフランシスコ-ニューヨーク) を米国運輸省が許可 	<ul style="list-style-type: none"> 8. 12 JAL B747型機、群馬県御巢鷹山に墜落 (乗客乗員520人死亡) 9. 22 5か国蔵相会議、ドル高是正で合意 (ブラザ合意) 12. 9 運輸政策審議会の航空部会は航空企業の見直しについて中間答申を運輸省に提出 (1)JALが独占している国際定期線に複数社の参入を認める (2)JALの完全民営化を推進する (3)国内線の競争を促進する 12. 17 45・47体制廃止
1986 昭和61	<ul style="list-style-type: none"> 2. 1 ワシントン駐在員事務所開設 7. 17 日米航空交渉で米国線の週3便増便を合意 (週9便) 8. 8 日英航空交渉で当社の香港への参入合意 (週2便) 8. 8 アンカレッジ運航所開設 9. 4 日本・シンガポールの航空交渉で当社のシンガポールへの参入合意 9. 4 キャセイパシフィック航空と商務協定締結 9. 19 香港支店開設 10. 2 東京-ニューヨーク線運航開始 (週3便) 10. 30 東京-香港線運航開始 (週2便) 	<ul style="list-style-type: none"> 2. 11 パンアメリカン航空の太平洋路線に終止符、ユナイテッド航空が継承
1987 昭和62	<ul style="list-style-type: none"> 7. 9 日蘭航空交渉で当社のアムステルダムへの参入合意 9. 4 シンガポール支店開設 10. 5 東京-シンガポール線運航開始 (週1便) 11. 16 アムステルダム支店開設 11. 21 増資 (資本金144億円、株主86社) 12. 1 フランクフルト営業所開設 	<ul style="list-style-type: none"> 9. 4 日本航空株式会社法廃止法成立 11. 18 JALが完全民営化
1988 昭和63	<ul style="list-style-type: none"> 1. 27 4号機受領 (JA8188) 2. 16 KLMオランダ航空 (KLM) と商務協定締結 3. 31 ボストン事務所開設 5. 16 トランスワールド航空 (TWA) と外国人乗員導入契約締結 6. 7 東京-アムステルダム線運航開始 (週1便) 7. 6 日本・タイ航空交渉で当社のバンコクへの参入合意 8. 16 札幌国際エアカーゴターミナル (株) (SIACT) に資本参加 	<ul style="list-style-type: none"> 6. 17 フェデラルエクスプレス日本乗り入れ開始
1989 昭和64/ 平成元	<ul style="list-style-type: none"> 2. 17 関西航空貨物ターミナル (株) (KACTAS) に資本参加 4. 18 横浜航空貨物ターミナル (株) (YAT) に資本参加 5. 1 TWA派遣乗員セッククルーによる運航開始 5. 17 東京エアカーゴ・シティ・ターミナル (株) (TACT) に資本参加 7. 7 IRISと米国通関システム (ACS) の接続決定 9. 7 日韓航空交渉で当社の韓国への参入合意 11. 2 東京-シンガポール-バンコク線運航開始 (週1便) 11. 16 日米航空交渉で当社のシカゴ、ロサンゼルスへの参入合意 (89年MOU) 	<ul style="list-style-type: none"> 12. 2 米ソ首脳会談、「東西冷戦の終結」を宣言 12. 29 東証平均株価38,915円の史上最高値を記録
1990 平成2	<ul style="list-style-type: none"> 1. 12 ソウル支店開設 6. 13 東京-ソウル線運航開始 (週1便) 11. 2 エアカーゴ・ターミナルサービス (株) (ACTS) に資本参加 11. 5 中東貢献の一環としてリヤドヘチャーター便実施、救急車12台を輸送 	<ul style="list-style-type: none"> 3. 9 新東京国際空港の発着枠が新滑走路完成まで1日360便に凍結

年	当社の動き	業界・一般事項
1990 平成2	11. 6 5号機受領 (JA8191) 12. 1 社内報『TO-BE』創刊	
1991 平成3	2. 4 シカゴ空港外に上屋竣工 2. 12 本社事務所を霞が関ビル・新霞が関ビルから新日鉱ビルへ移転 2. 12 東京-シカゴ-ニューヨーク線運航開始 (週3便、3.7より週4便) 4. 1 ACTS営業開始 4. 2 東京-サンフランシスコ-ロサンゼルス線運航開始 (週3便) 4. 18 国内貨物不定期航空運送事業許可取得 7. 14 バリ営業所開設 10. 11 名古屋-アムステルダム線でKLMと共同運送開始 (週1便) 10. 18 「NCA共済会」発足 11. 19 6号機受領 (JA8194) 12. 2 新経理システム「エスカルゴ」稼働	1. 10 国内線初の貨物航空専門会社日本ユニバーサル航空設立 1. 18 新東京国際空港開港以来の貨物総取扱量が1千万トンを突破 5. 9 運輸省が運航委託の解禁を国内航空各社に通達 12. 4 パンアメリカン航空が運航停止、64年間の歴史に終止符
1992 平成4	4. 16 神戸航空貨物ターミナルサービス (株) (K-A CT) に資本参加 4. 22 新関西エアポートサービス (株) (NKAS) に資本参加 6. 10 日本・イタリアの航空交渉で当社のミラノへの参入合意 6. 30 堀武夫社長が会長に、仲田豊一郎副社長が社長に就任 7. 2 アトランタ営業所開設 7. 29 1号機 (JA8167) の整備をASTAAS (オーストラリア) で実施 10. 1 ミラノ支店開設 12. 7 アリタリア航空と商務協定締結	
1993 平成5	1. 22 東京-ミラノ線運航開始 (週1便) 6. 7 本社事務所を新日鉱ビルから城山JT森ビルへ移転 6. 19 ソウル線で初の搭乗整備による法確認を実施 7. 1 名古屋-アムステルダム線 (KLMとの共同運送便) 休止 8. 4 PARC AVIATIONと外国人運航乗務員 (操縦士) 導入契約締結 8. 13 リストラクチャー検討プロジェクト発足 8. 30 英語版社内報『NCA NEWS』創刊 10. 1 安全推進委員会発足 10. 9 増資 (資本金216億円、株主81社) 11. 15 NORDSTRESSと外国人乗員 (航空機関士) 導入契約締結 12. 6 新貨物情報システム「COBRA」稼働 12. 14 7号機受領 (JA8158)、米国カンザス州ウィチタにて保存整備とする	
1994 平成6	4. 8 東京-シンガポール-香港線運航開始 (週1便) 4. 26 外国人乗員の定期運送用操縦士試験をシミュレータのみに改定 7. 1 東京-サンフランシスコ線復航便を早朝発およびアンカレッジ経由に変更 7. 16 大阪支店関西国際空港事務所開設 8. 15 クアラルンプール支店開設 9. 6 関空寄航初便就航 9. 9 東京-大阪-シンガポール-香港-東京線運航開始 (週1便) 9. 19 ニューヨーク新上屋竣工 10. 31 東京-バンコク-クアラルンプール-大阪-東京線運航開始 (週1便) 11. 4 東京-大阪-シンガポール-クアラルンプール-東京線運航開始 (週1便)	6. 22 円相場、戦後初めて1ドル=100円を突破 (終値1ドル=99円85銭) 7. 2 カーゴルックス航空、小松-ルックセンプル路線開設 (週2便) 9. 4 関西国際空港開港
1995 平成7	2. 11 日中航空交渉で当社の中国への参入合意 6. 11 大阪-アムステルダム線、KLMとの共同運送開始 6. 30 堀武夫会長が相談役に、根本二郎 (NYK会長) が会長に就任 6. - IACTの第三者割当増資一部引き受け 7. 5 7号機 (JA8158)、米国カンザス州ウィチタでの保存整備終了 (7.25事業計画投入開始) 11. 8 大阪-シカゴ-ニューヨーク線運航開始 (週1便、シカゴ線週4便化) 12. 8 ミラノ支店ローマ営業所新設	1. 17 阪神・淡路大震災 (M7.2) 3. 20 地下鉄サリン事件 4. 19 円相場、20世紀最高値を更新 (一時1ドル=79円75銭) 9. 20 定期航空運送事業者に義務づけられている運航管理者の配置を、一定の条件のもとに共有することを可能とする通達
1996 平成8	1. 16 ロサンゼルス新上屋竣工 3. 28 日米航空貨物協議基本合意 (96MOU)、当社、米国内乗り入れ3地点追加、週18便追加等 5. 1 所定労働時間を15分短縮し9:00~17:45までとする 5. 10 マニラ支店開設 7. 1 運航管理業をANAへ全面委託	9. 24 運輸省、民間航空パイロットの年齢制限引き上げを通達 (60歳未満としていた民間航空パイロットの年齢制限を63歳未満に引き上げ)

年	当社の動き	業界・一般事項
	<ul style="list-style-type: none"> 7. 20 ホームページ開設 10. 7 東京-マニラ-シンガポール線運航開始 (週1便) 	
1997 平成9	<ul style="list-style-type: none"> 3. 3 本件事務所を城山JT森ビルから新霞が関ビルへ移転 3. - 社内OA化推進の一環として社内パソコン1人1台体制を導入 4. 1 グラス営業所開設 4. 1 総合職転換制度新設 6. 7 東京-大阪-アンカレッジ-サンフランシスコ-ロサンゼルス線運航開始 (週1便) 6. 27 国内組織、課 (課長) 制をチーム (チームリーダー) 制へ改編 7. 18 中期経営構想「TO-BE21/飛べ21世紀に向けて」策定 7. 25 社内LANのインターネット接続 8. 1 8号機受領 (JA8192) 9. 11 大阪-マニラ-クアラルンプール線運航開始 (週1便) 9. 12 日本貨物航空労働組合結成 10. 4 大阪-アムステルダム線運航開始 (週1便) 12. 19 ポートランド支店開設 	<ul style="list-style-type: none"> 5. 14 航空連合スターアライアンス発足 7. 1 香港、中国に返還 (156年の英国統治に幕) 7. 2 タイ・パーツが変動相場制へ移行、実質的切り下げ (以後アジア通貨危機へと拡大) 10. - アムステルダムで深夜時間帯 (23:00~06:00) の発着制限実施
1998 平成10	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 日米航空協議で大筋合意 (3.14「98MOU」正式調印)、当社とANAがインカンベント・キャリアに昇格 3. 10 ポートランド線運航開始 6. 1 上海支店、ロンドン支店開設 6. 9 外国人運航乗務員の訓練等委託先をTWAからユナイテッド・パーセル・サービス (UPS) に変更 8. 1 UPSとのコードシェア運航開始 9. 8 東京-アムステルダム-ロンドン-アムステルダム-東京線運航開始 (週2便) 10. 27 大阪-上海-東京線運航開始 (週1便) 12. 31 TWAからの乗員派遣終了 	<ul style="list-style-type: none"> 6. 30 クアラルンプール新空港開港 7. 6 香港新空港開港
1999 平成11	<ul style="list-style-type: none"> 1. 16 ノースウエスト航空とのコードシェア運航開始 1. - 積載シミュレーションシステム「積み木くん」導入 1. - HACCS (Hawaii Aviation Contract Services) と乗員派遣契約締結 5. 1 東京-ソウル-大阪線運航開始 (週1便) 5. 25 9号機受領 (JA8181) 6. 23 仲田豊一郎社長が副会長に、伊地知尚副社長が社長に就任 7. 12 乗員管理システム (CIAO) 稼働 7. 13 北米輸入貨物システム (AIRES) 運用開始 11. 1 運輸省が整備部門をB747系列型機 (除 B747-400系列型機) の運航整備に関する「認定事業場」に認定 12. 10 コンピュータ2000年問題対応 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 1 欧州単一通貨ユーロの非現金取引での使用開始 5. 28 ICAO外交会議でモントリオール条約 (通称「新ワルソー条約」) 採択 7. 1 カーゴ・コミュニティー・システム・ジャパン (CCS Japan) (株) 設立、当社も設立発起人として他5社とともに参加 9. 16 上海新空港 (浦東国際空港) 開港 10. 31 ANA、スターアライアンスに正式加盟 12. 22 大韓航空のB747貨物機、スタンステッド空港離陸直後に墜落
2000 平成12	<ul style="list-style-type: none"> 2. 1 日本貨物航空労働組合、航空連合にオブザーバー加盟 5. 22 シカゴ支店、シカゴ・オヘア国際空港 (ORD) 内に自社上屋竣工 7. - 当社SITA回線にCCSJ社SITA回線を接続、情報の送受信開始 8. 1 当社サービススタンダード運用開始 9. 24 大阪-フランクフルト-ミラノ-大阪線運航開始 (週1便) 10. 29 出発および到着時間の定義変更 11. 6 PRIO-FREIGHT (東京発米国向け) 販売開始 11. - 国際郵便情報システム稼働 	<ul style="list-style-type: none"> 9. 18 モントリオール第4議定書 (MP4) に日本が批准
2001 平成13	<ul style="list-style-type: none"> 2. 23 10号機受領 (JA8182) 3. 30 全日本空輸乗員組合との間に労働条件関係協定書締結 4. 1 当社国内運送約款改定 	<ul style="list-style-type: none"> 3. 29 ソウル新空港 (仁川国際空港) 開港 9. 11 米国で同時多発テロ発生

年	当社の動き	業界・一般事項
2001 平成 13	<ul style="list-style-type: none"> 4. - PRIO-EXPRESS 導入 5. 16 燃油サーチャージ制度導入 7. 6 需要低迷による収支悪化に対し「収支対策プロジェクト」発足 9. 11 米国同時多発テロに伴う当社運航便対応 成田へ引返し・欠航：KZ136、84、94便 フェアバンクスへダイバート：KZ116便 バンクーバーへダイバート：KZ107便 12. 1 健康保険を政府管掌健康保険から海空運健康保険へ変更 12. 10 次期貨物情報システムMC2稼働 	<ul style="list-style-type: none"> 10. 30 米国同時多発テロの影響を受けている航空会社に対し、日本政策投資銀行から「緊急対応等支援制度」等による緊急融資実施決定
2002 平成 14	<ul style="list-style-type: none"> 2. 20 テロ対策の一環として操縦室ドア内部にスライド式手動ロックを装着 3. 31 ポートランド線休止、ポートランド支店閉鎖 4. 12 11号機受領 (JA8190)、羽田ANAメンテナンスセンターにて保存整備 7. 1 航空保安・危機管理委員会設置 9. 6 ANAとコードシェアに関わる包括契約締結 - 米国の法制化に対応し、強化型コックピットドアに改修 10. 1 国内事業所に対応しフレックスタイム制導入 10. 27 フェデラルエクスプレスとコードシェア開始（北米線） 	<ul style="list-style-type: none"> 4. 1 2002年度より航空機に対する財政投融資制度を廃止、新たに国際協力銀行による「製品輸入保証制度」を創設 4. 18 新東京国際空港暫定平行滑走路供用開始 9. 8 ANA、貨物専用機 B767-300F 就航 11. 3 アラスカ北部で大地震、パイプライン原油輸送一時停止、アンカレッジ国際空港備蓄燃料が不足
2003 平成 15	<ul style="list-style-type: none"> 1. 17 「MAX07」（2003～2007年度）策定 3. 3 本社事務所を新霞が関ビルから汐留シティセンターへ移転 3. 3 e-mail のドメインネームを nippon-cargo.co.jp から nca.aero に変更 3. 20 新機種選定・導入委員会設置 3. 30 フランクフルトでランパハンドリング委託先不注意により機体 (JA8191) 左主翼損傷、現地で大修理（4.14 ライン復帰） 4. 1 Cargo2000品質管理委員会設置 4. 1 「PRIO SUPER SENSITIVE」「PRIO SENSITIVE」「PRIO SPACE PRIO COOL」を導入 4. - Cargo2000へ正会員として加盟 6. 24 中町義幸（ANA 常務顧問）が会長に、内山拓郎専務が社長に就任 7. 19 中国TAECO社に初めて機体重整備を委託 10. 22 KZ062便（JA8191）、成田離陸時に機体尾部を滑走路に接触、点検のため成田に引き返す 10. 26 東京-上海線、ANAとのコードシェア（共同運送便）開始 11. 7 導入新機種をB747-400FおよびB747-400SFに決定 12. 5 コスト適正化プロジェクト発足 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 1 米国APIS(Advanced Passenger Information System)への搭乗者情報送信義務化 3. 20 米英軍イラク攻撃、イラク戦争勃発 3. - 新型肺炎 SARS（重症急性呼吸器症候群）が香港・中国広東省等で猛威、世界各地に波及 7. 1 エアカーゴ・ターミナルサービス (ACTS) がエーエヌイー・ロジスティクサービス (ALS) と合併 8. 14 米国北東部ニューヨーク等で大停電、一部空港で通関業務停止 10. 31 東京エアカーゴ・シティ・ターミナル (TACT) 解散 11. 1 関西航空貨物ターミナルサービス (KACTAS) がエーエヌイー・ロジスティクサービス (ALS) と合併
2004 平成 16	<ul style="list-style-type: none"> 4. 5 危険物管理システム「HAZMAT」稼働 6. 1 香港籍現地法人NCA Logistics Ventures Limited (NLV) 設立 7. 1 成田、関西のスーパーパーバイザー業務をALSに委託 7. 1 PRIO VEHICLEとPRIO ARTを導入 10. 31 中国国際航空とコードシェア開始（大阪-上海-北京線、東京-上海線） 	<ul style="list-style-type: none"> 4. 1 「新東京国際空港公社」民営化、社名を「成田国際空港(株)」に改称、空港名も「成田国際空港」に改称 12. 26 スマトラ島沖地震 (M9.0) およびインド洋大津波
2005 平成 17	<ul style="list-style-type: none"> 2. 17 中部国際空港初便就航（週4便） 4. 1 整備管理業務・整備現業体制をANAへ委託 6. 16 B747-400F 1号機JA01KZ（通算12号機目）ボーイング社より受領 7. 4 NYK/ANAがNCA保有株を譲渡 	<ul style="list-style-type: none"> 2. 1 フォワード・チャーターが一定の条件下で解禁となる 2. 17 中部国際空港開港

年	当社の動き	業界・一般事項
	<ul style="list-style-type: none"> 7. 15 NCA 未来委員会設立（11の分科会設置） 8. 5 ANA 異動、取締役5名辞任 8. 19 B747-400SF 4機に代えB747-400F 新造機 4機に発注を変更 8. 19 執行役員制度導入（雇用型）、4名選任 8. 25 B747-400F 2号機 JA02KZ、ボーイング社より受領 10. 28 草刈隆郎（NYK会長）、会長に就任 10. 28 B747-200SRF（7号機、JA8158）退役、売却決議 11. 15 ボーイング社にB747 Advanced Freighter発注 	<ul style="list-style-type: none"> 4. 1 新航空保安対策基準準施行レベル1（旧フェーズE）の恒久化 4. 25 JR福知山線で脱線事故。107人死亡、460人負傷
2006 平成 18	<ul style="list-style-type: none"> 1. - 営業本部ほか成田国際空港貨物地区へ移転 2. 14 ニューヨーク支店に米国反トラスト法違反容疑（貨物運賃カルテル）。関係書類提出要請召喚状受領 3. 30 「Phoenix Project 2006-2015年度」策定 3. 30 JA8168（B747-200F、2号機）をボルガ・ドニーバ航空へリース 3. 31 クアラルンプール線、マニラ線休止 4. 1 成田国際空港ハンドリング委託先NTAS社と直接契約 4. 1 上海支店業務自営化 4. 1 B747-400F 耐用年数変更（定額15年償却→定額20年償却） 4. 24 NCA 貨物販売株式会社（NCA Cargo Sales）設立 5. 26 B747-200F（JA8167、1号機）退役・売却、当該機材を使用したチャーター契約締結 7. 28 ソウル線休止 8. 7 増資（資本金305億円） 9. 25 本社所在場所変更（港区西新橋三丁目23番5号） 9. 27 ロンドン線休止 9. 30 B747-400F 3号機 JA03KZ（オペレーティングリース）、ボーイング社より受領 10. 1 内山社長が安全運航統括管理者に就任 10. - サザン・エアとのチャーター契約開始 11. 10 ジェット8航空との提携交渉方針決議 12. 1 香港における関連会社2社（NLV Limited、NCA Asia-Pacific Limited）運営体制、契約締結 12. 22 B747-200F 2機（JA8191/8194、5-6号機）退役 	
2007 平成 19	<ul style="list-style-type: none"> 1. 1 NCA Japan（株）開業 2. 23 B747-8Fのオプション6機を確定発注、ローリングオプション8機をオプション発注へ変更 3. 1 宮原耕治（NYK社長）、会長に就任 3. 2 B747-200SF（8号機、JA8192）ラインオフ（ジェット8航空へ売却） 3. 21 B747-400F 4号機 JA04KZ、ボーイング社より受領 3. 23 CAE社にフライトシミュレータ（B747-400型式）を発注 3. 31 安全統括管理者変更（内山社長から大槻哲史専務へ） 3. - 自営コンピュータセンター（@Tokyo）開業 4. 1 石田忠正（元NYK副社長）が社長に、内山社長が副会長に就任 4. 1 NCA Americas Inc.、Nippon Cargo Airlines Europe B.V. 営業開始 4. 16 「Phoenix Project 2.0」策定 5. 25 訓練センター建設プロジェクト、ゼネコン選定（大成建設） 6. 28 整備改造認定事業場認可取得 7. 1 B747-400F 自社整備体制開始 7. 1 整備システムi-Macs稼働 7. 27 ライン整備ハンガー建設プロジェクト、ゼネコン選定（新日鉄エンジニアリング） 9. 27 増資（資本金505億円） 10. 1 運航本部、成田国際空港第2ターミナルビル移転（1次移転、ANAスカイセンターから） 10. 29 B747-400F 5号機 JA05KZ、ボーイング社より受領 11. 10 B747-200F（3号機、JA8172）ラインオフ（ジェット8航空へ売却） 11. 29 米国・欧州コンプライアンスプログラム導入（弁護士事務所起用） 11. 29 B747-200F（JA8181、8182、8190 3機）退役前倒しを決議（2008.8から2008.3へ） 12. 20 B747-400F 6号機 JA06KZ、ボーイング社より受領 	<ul style="list-style-type: none"> 8. 9 金融システム不安による世界同時株安（サブプライム・ショック）

年	当社の動き	業界・一般事項
2007 平成 19	12. 21 欧州委員会より競争法違反容疑により Statement of Objection 受領	
2008 平成 20	<ul style="list-style-type: none"> 2. 17 ホームページをリニューアル 3. 21 ANAへエーエヌエー・ロジスティクスサービス(ALS)と新関西エアポートサービス(NKAS)の株式譲渡 3. 24 「Phoenix Project 08」策定 3. 27 JA8190がヴィクター・ヴィル空港(VCV)にて退役、米国籍機として処分 3. 28 JA8181 VCVにて退役、米国籍機として処分 3. 28 B747-200F退役式 3. 29 JA8182 VCVにて退役、米国籍機として処分 3. 31 成田国際空港第2ターミナルにグローバルオペレーションセンター(GOC)開設(運航管理業務自立体制確立) 4. 1 運航システムi-Sky(Dispatch Manager、Air Crew等6システム)稼働 4. 7 貨物システムi-Cargo稼働 4. 8 運航・整備・IT自立化記念式典開催 5. 8 経済産業省より安全保障輸出管理一般包括許可取得 5. 29 B747-400F 7号機JA07KZ、ボーイング社より受領 5. 30 成田乗員訓練センター竣工(成田国際空港南部工業団地内) 7.7-8 緊急収支対策合宿実施(22.3億円の削減) 7. 14 整備ハンガー立柱式 7. 31 B747-400F 8号機JA08KZ、ボーイング社より受領 8. 5 運航管理自立後初のJCAB 運航管理者技能検定合格 8. 8 フライトシミュレータ設置開始 8. 25 ニューヨーク線休止、支店閉鎖 8. 25 北京線休止 8. - ジェット 8航空定期便運航休止 8. - NLV Ltd、サザン・エアとのチャーター契約解約 9. 1 ヒヤリハット報告・改善提案制度開始 9. 26 カーゴ・ビー・エアラインズへ9号機(B747-400F)リースを決議 9. 26 B747-200SF(旧JA8192)、予備エンジンリース契約解約、処分決議 9. - 安全ニュース『The Safety』創刊号発行 10. 1 成田乗員訓練センター開所式 10. 8 ソウル線、上海線、米国西岸線運休 10. 9 NCA初のプロパー副操縦士昇格審査に合格、副操縦士発令 11. 7 IATA Operational Safety Audit (IOSA) 認証取得 11. 20 フライトシミュレータがJCAB Level D認定取得 11. 28 企業理念修正、行動憲章・グループ行動規準制定 12. 1 自社フライトシミュレータ訓練開始 12. 11 B747-400F 9号機受領、カーゴ・ビー・エアラインズへサブリース 12. 24 統合コスト対策プロジェクト発足 (PP09 Emergency Planへ) 	<ul style="list-style-type: none"> 2. 2 トヨタ自動車、GMを抜き生産台数世界1位(2007年実績) 5. 12 中国四川省で大地震発生。死者6万人強 7. 11 iPhone日本で発売開始 9. 15 リーマン・ブラザーズが経営破綻(リーマン・ショック)
2009 平成 21	<ul style="list-style-type: none"> 1. 19 AEO(特定保税承認制度)承認取得 1. 25 ISO14001(環境)認証取得 1. 30 B747-281F(旧JA8168)リース契約(ABC)解除、売却決議 1. 30 成田国際空港自社保税蔵置場(AEO上屋)登録 2. 2 関西国際空港自社保税蔵置場(AEO上屋)登録 2. 27 メンテナンス・トレーニング・シミュレータ(MTS)受領検査完了 3. 1 「NCA Temp-Pharma」サービス開始 3. 18 整備検査認定事業場認定取得 3. 27 「Phoenix Project09 Emergency Plan」発表 3. 29 JALとのコードシェア開始 3. - フジドリームエアラインズへの出向開始 4. 1 中部・欧州線運航再開 4. 6 カルテル行為に関する米国司法省との和解協定締結(USD 45mil) 4. 30 成田整備ハンガー竣工 5. 6 JA04KZ環境リペイント(グリーンフレーター)実施 5. 7 B747-400F 10号機受領、カーゴ・ビー・エアラインズへサブリース 5. 13 東京-ニューヨーク線運航再開 6. 8 成田整備ハンガー供用開始 6. 19 「Phoenix Project Declaration of Evolution (PPDE)」策定 	8. 30 総選挙で民主党が大勝利、政権交代へ

年	当社の動き	業界・一般事項
	<ul style="list-style-type: none"> 6. 19 コンプライアンス委員会設置 6. 19 B747-200F (旧B172)、ジェット8航空とのリース契約解除 7. 1 カーゴ・ビー・エアラインズ事業停止 7. 6 B747-400F 2機カーゴ・ビー・エアラインズとのリース契約解除(カーゴ・ビー・エアラインズ事業停止のため)、VCVにて駐機 8. 21 NYKがJALと航空貨物事業に関わる再編・統合を含んだ提携協議開始を発表 8. - 新会計システムi-Account全面稼働 9. 7 ANA転籍乗員全員復籍 9. 12 フランクフルト線休止 9. 25 NLV Limitedを清算 11. 1 電子稟議システム (FLOTA) 導入 12. 18 人事関連施策方針 (リストラ) 発表 12. 18 B747-400F 9号機のエア・ブリッジカーゴ航空への転貸決定 	
2010 平成 22	<ul style="list-style-type: none"> 1. 5 EU-ETS管轄国オランダによる計測プラン(CO₂排出量)に基づき計測開始 1. 27 堀初代社長逝去 2. 21 新NACCS対応の成田国際空港上屋システム「Chess」稼働 3. 26 B747-200SF (旧JA8192)、ジェット8航空への売却決定 3. 27 欧州路線中部空港寄航休止 3. 31 希望退職制度により15名退職 3. - NYKがJALと航空貨物事業に関わる再編・統合協議終了 4. 1 大槻専務が社長に就任 4. 1 「PPDE2010」(PPDE改訂版) 発表 4. 1 安全統括管理者変更 (大槻社長→野村卓三専務) 4. 1 本邦全社員賃金カット、継続雇用制度・採用活動一時中止 5. 1 普通株式を全部取得条項付種類株式に変更、NYKによる完全子会社化 5. 1 NCA Japanへの営業業務委託開始 6. 18 B747-200F (旧JA8172)、ジェット8航空への売却決定 7. 2 B747-400F 10号機をエア・ブリッジカーゴ航空へ転貸決定 8. 10 日本貨物航空乗員会との第1回団体交渉開催 8. 27 B747-200F (旧JA8168)、トルコ籍企業へ売却決定 8. - 中部空港で副操縦士昇格実機訓練実施 8. - 防衛省政府専用機乗員訓練受託開始 10. 22 連続式耐空証明認可取得 11. 1 事業本部台北支店新設 11. 12 航空貨物運賃に関する欧州委員会からの調査終結通知(航空会社11社がカルテルにより制裁金を科された。当社は無罪) 11. 13 日米航空協定(オープンスカイ協定)発効 11. - 韓国公正取引委員会より韓国発着運賃違反の嫌疑受領 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 12 ハイチで大地震発生。M7.0。死者22万人以上 1. 19 JALが会社更生法適用申請 1. 27 輸出過去最大の前年比33%減。中国が米国を抜き最大の輸出相手国に 10. 31 国際チャーター輸送通達改正(フォワードチャーター解禁)
2011 平成 23	<ul style="list-style-type: none"> 1. 1 カーゴクレーム対応業務を本社に一元化 1. 31 アフリカ、ジブチへ初チャーター便実施(バンコク経由) 1. - NCAプロパー採用副操縦士4名誕生 2. 20 台北線運航開始 4. 1 運航乗務員自発的報告制度 (SMART) 開始 4. 1 キャリア運賃(当社独自運賃タリフ)公表開始 4. 24 ドック整備(C整備)を香港エアクラフト・エンジニアリング(HAECO)へ委託 4. 27 「PPDE2011」発表 5. 6 成田国際空港南部貨物地区運営開始、輸入貨物上屋自営化 7. - JAL 運航乗務員出向受け入れ開始(計32名) 10. 17 IOSA 認証更新 11. 21 B747-8型航空従事者技能証明、B747-400型と同一資格認定に 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 20 中国、2010年の国民総生産(GDP)を発表。日本を抜き、世界第2位へ 3. 11 東日本大震災(M9.0) 10. 22 タイ大洪水で首都バンコクも冠水
2012 平成 24	<ul style="list-style-type: none"> 3. 1 サンフランシスコ国際空港(SFO)、ニューヨーク・ケネディ国際空港(JFK)で自社整備体制開始 3. 30 「Phoenix Rising Plan-PRP (2012-2014年度)」策定 6. 15 B747-8F GEnxエンジン性能改善改修(PIP)実施(整備費用削減)決定 6. 27 航空局がB747-8Fの型式証明書、追加型式設計承認発行 7. 25 B747-8F初号機(JA13KZ)受領 8. 1 ロサンゼルス国際空港(LAX)自社整備サテライト化稼働 	<ul style="list-style-type: none"> 12. 2 中央自動車笹子トンネル内で天井板が崩落。9人が死亡 12. 16 総選挙で民主党惨敗。自民党圧勝

年	当社の動き	業界・一般事項
2012 平成 24	<ul style="list-style-type: none"> 9. 15 フランクフルト・ハーン空港へ乗り入れ開始 10. 1 ORD 自社整備サテライト化稼働 12. 7 成田国際空港貨物取扱量5千万トン達成記念セレモニーで当社機利用 12. 14 「PRP Dash」 策定 	
2013 平成 25	<ul style="list-style-type: none"> 1. 4 輸入上屋新システム「i-Wins」稼働 1. 17 成田国際空港南部貨物地区にNCA給油所開設 1. - 顧客との年間契約使（上海-シカゴ）開始 2. 27 事務所移転（再編）決定（本社部門ハンガー集約、GOC縮小等） 3. 1 フランクフルト支店開設（スーパーバイズ業務はエア・ロジステクス社へ委託） 4. 1 坂本深（元NYK常務経営委員）が社長就任、安全統括管理者変更（山本良夫専務に） 4. 1 北九州空港支店開設（スーパーバイズ業務はジェネック社へ委託） 4. 1 ダラス・フォートワース支店開設（スーパーバイズ業務はIAS社、事業所委託管理責任者はPlatinumAir Cargo社へ委託） 4. 12 B747-400F JA02KZ 2号機駐機（アリゾナ州マラナ空港） 5. 13 運航乗務員（GOC）-ティスパッチャー（ハンガー）テレビ・ブリーフィング方式開始 5. 23 KZ159 JFK-ANC便カナダ・ホワイトホース空港（YXY）へ緊急着陸（JA13KZ下段後部火災警告メッセージ表示により） 5. - 欧州線新ルート運用開始（B483 ロシア北極ルート） 7. 13 ANAとの東京-那覇間エアラインチャーター（B747-400F）開始（週6便） 7. 26 評価認証型融資（環境格付け融資）制度資金調達（日本政策投資銀行から10億円） 10. 19 IOSA認証更新 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 7 最新鋭機ボーイング787、ボストン空港で電池から出火（1.21電池製造元GSユアサを立入検査、4.25運航再開） 2. 1 米国産牛肉の輸入規制緩和 9. 19 JR北海道、貨物列車脱線事故（9.24線路の不備が267か所と調査結果発表） 12. 19 米航空会社大手アメリカン航空、USエアウェイズを吸収合併（世界最大に）
2014 平成 26	<ul style="list-style-type: none"> 2. 1 組織改編（本部制廃止） 4. 1 貨物代理店手数料取扱変更（ネットビルディング方式） 4. 1 環境マネジメントシステム（EMS）廃止、新環境方針策定 4. 1 就業規則等改定、新人事制度導入 4. 17 業務効率化ワーキンググループ（WG）開始 5. 1 成田輸入上屋委託先変更（IACTからNRTASに） 5. 16 航空貨物運賃に関する韓国大法院判決受領（日本発34百万円課徴金確定） 6. 20 安全統括管理者変更（齋藤隆専務に） 6. 30 ソウル線無期限休止。北九州線、台北線、関空線一部減便 7. 20 成田国際空港第2ターミナルにてカプセルホテル事業開始 7. 31 成田地区独身寮（シェールグラン囲護台）契約終了 8. 1 B747-400F 旧JA02KZ（N402KZ）をカリッタ航空へリース 8. 8 業務効率化WG常務会報告、WG解散 9. 1 韓国公正取引委員会との係争（カルテル）着書 9. 1 日本地区営業IAS社との代理店契約解消（自社営業体制に移行） 9. 16 B747-400F JA03KZ、米国ビクタービル空港に駐機 9. 19 米国におけるカルテル関連民事集団訴訟和解（3635万USドル） 9. 19 B747-8F オプション購入権を有する機体購入取り止め決定（15-22号機 8機） 9. 27 GOC（成田国際空港第2ターミナル）からハンガーへ移転 10. 1 NCA Japanホームページ開設 10. 30 B747-8F JA18KZ受領 10. - B747-400F 旧JA01KZ（OM-ACA）、米国ビクタービル空港からスロバキア籍のエアカーゴ・グローバルヘリース 11. 16 北米運航整備委託化開始（F&Eエアクラフト・メンテナンス） 12. 10 B747-8F JA16KZ受領 	<ul style="list-style-type: none"> 9. 12 米国でエアバッグ大手タカタによる部品欠陥の隠ぺい報道 11. 27 OPEC減産見送り。世界的に原油価格が下落
2015 平成 27	<ul style="list-style-type: none"> 1. 8 B747-8F JA17KZ受領 1. 30 B747-400F 3号機（N403KZ）、米国ビクタービル空港からカリッタ航空へリース 2. 27 伊東保養所売却 3. 20 「2015～2018年度中期安全推進計画・中期経営計画」策定 4. 1 ITインフラ保守・運用業務をNYK Business Systemへ委託 4. 24 B747-400F型航空機特別損失計上（自社所有3機減損、リース2機損失引当） 6. 19 ワークスタイル変革推進プロジェクト設置 8. 28 B747-8F 11-14号機発注契約解除 	<ul style="list-style-type: none"> 6. 29 ギリシャ、IMF融資で事実上の債務不履行。EU支援失効

年	当社の動き	業界・一般事項
	<ul style="list-style-type: none"> 9. 27 NCA「OB/OG会」(2023年6月に「社社会」へ名称変更)発足 10. 19 IOSA認証更新 11. 4 カーゴルックス・イタリアとのコードシェア便運航で合意 	
2016 平成 28	<ul style="list-style-type: none"> 1. 25 社内ポータル新PORTA稼働 1. 29 減資(505億円→100億円) 3. 31 地上取扱業務を運航規程化(整備部門からの移行) 4. 7 放射性物質(BU型)輸送開始 8. 29 日本地区営業部が東京(御成門)事務所へ移転 9. 16 カリッタ航空へB747-400F 3機ファイナンスリース契約締結(旧JA01/02/03KZ) 10. 5 国土交通省から厳重注意(ボルト折損継続飛行) 10. 7 アトラス航空とのリース契約およびATSA締結(旧JA07KZ) 10. 19 厳重注意(10.5)に対する再発防止策の提出 10. 29 ANAとの東京-那覇間エアラインチャーター契約終了 	2. 26 2015年の国勢調査で初の人口減
2017 平成 29	<ul style="list-style-type: none"> 1. 1 航空機事故発生時支援委託先をゴー・クライシス社へ変更 1. 27 厳重注意(2016.10.5)に対する再発防止策中間報告 1. 29 北九州寄航便休止 2. 1 社外通報窓口設定(ダイヤルサービス社) 2. 5 ハンガー食堂、講堂レイアウト変更(ワークスタイル変革案件) 3. 1 アトラス航空とのコードシェア便開始(4便/W) 3. 20 B747-8F 9-10号機発注契約解除 3. 24 2015-2018年度中期経営計画ローリングプラン策定 4. 11 機材がハンガー大扉に接触する事故発生、尾翼破損(ボーイング社のAOGチームにより6.4に修復) 7. 28 アトラス航空との2機目リース契約締結およびATSA締結(旧JA04KZ) 8. 1 新ウェイトアンドバランスシステム(NewsEX)稼働開始 9. 15 LAXにてJA16KZエンジン交換発生(ボーイング社のAOGチームが9.29修復完了) 9. 19 ハンガー3階部門別フリーアドレスレイアウト導入(ワークスタイル変革案件) 10. 8 新成田上屋システムi-Wins運用開始 10. 12 重大インシデント認定事象発生(JA18KZがLAXにてプッシュバック中にAPUジェネレーターから出火) 10. 17 IOSA認証更新 11. - プロパー採用操縦士4名、「定期運送用操縦士技能証明(ATPL)」取得 	1. 20 米トランプ大統領、就任
2018 平成 30	<ul style="list-style-type: none"> 1. 4 テレワークトライアル開始 1. 22 スケジュール管理システム稼働(AirFlite SaaS化) 2. 13 シンガポール航空カーゴと戦略的パートナーシップ締結 2. 17 重大インシデント認定事象発生(KZ159 ORD-JFK JA11KZ高度逸脱) 2. 26 ANAと戦略的業務提携に合意 3. 6 カーゴルックス航空とのコードシェア便運航で合意 3. 26 成田国際空港にてカーゴルックス航空の貨物ハンドリング受託開始 3. 29 重大インシデント認定事象発生(KZ5207 NRT-HKG JA18KZ HKG着陸時エンジン火災) 3. 30 花見川社宅売却決定(8月物件引き渡し) 3. 30 ANAと戦略的業務提携契約締結 4. 1 大鹿仁史専務(NYK常務経営委員)が社長に就任、安全統括管理者変更(佐高圭太専務) 4. 1 シンガポール航空カーゴとのコードシェア開始 4. 1 北米のロードプランニング業務をシカゴに集約 5. 14 1機AOG 5. 18 機材の航空事故認定(2017.1.22 JA11KZ、2018.3.27 JA13KZ) 5. 18 ORDランプ業務自営化開始 5. 21 4機AOG 5. 22 国土交通省による立ち入り検査 6. 4 5機AOG 6. 16 全航空機の一部運航停止を発表 6. 17 11機AOG(全機運航停止) 7. 5 航空機の一部運航再開(JA18KZ) 	<ul style="list-style-type: none"> 9. 4 台風21号で関西国際空港が孤立 9. 26 日米が新たな二国間関税交渉入りを合意 12. 30 TPP、米国を除く11か国で発効 - - (この年)米中貿易戦争

年	当社の動き	業界・一般事項
2018 平成 30	<ul style="list-style-type: none"> 7. 20 国土交通省による事業改善命令及び業務改善命令受領 7. 23 耐空検査受検プロジェクトチーム発足 7. 27 命令に対する調査委員会設置決議 8. 17 事業改善命令及び業務改善命令に対する報告書の提出 9. 1 ANAホールディングス(ANAHD)との基本合意書締結(整備支援、航空貨物提携拡大) 9. 21 東京-シカゴ間の運航便再開 10. 2 東京-欧州間の運航便再開 10. 5 ANAとの航空貨物輸送に関わる戦略的業務提携契約締結(2018.10.1~2024.3.31) 10. 5 B747-400F型機退役計画決議 10. 16 特別損失計上決議(123.09億円、B747-400F退役、運航休止関連) 10. 26 東南アジアおよび北米便の運航再開 10. 26 Plus Logistics Solutions Limited設立(香港現地法人) 11. 14 EFB(Electronic Flight Bag)を使用する航空機運航の実施承認取得 11. 28 成田発便運航乗務員のアルコールチェック開始 12. 21 アトラス航空とのB747-400F 3機リース契約締結およびATSA(B747-400F 5機)締結 	
2019 平成 31/ 令和元	<ul style="list-style-type: none"> 1. 2 貨物システムi-Cargo 新バージョン(5.1.0)稼働 1. 9 NCAとアトラス航空が戦略的業務提携を拡大 1. 22 アフリカ・ジブチチャーター B747-8F初運航 1. 30 成田整備ハンガーにてB747-400F退役イベント実施(JA05KZ利用) 1. 31 田澤直哉(NYKアドバイザー)が会長に就任 1. 31 事業改善命令及び業務改善命令に対する調査委員会調査報告書提出 4. 1 テレワーク(在宅勤務)制度導入 4. 26 経営リスクマネジメント会議規程制定(改善命令対策対応) 6. 17 ハンガー本社一部組織が御成門事務所へ移転 8. 15 e-AWB推進方針発表 10. 1 NCA Japanにカスタマーサービス部設置(予約、運賃精算業務等を移管) 10. 19 IOSA認証更新 10. 27 アムステルダム・スキポール空港の2019年度冬期22スロット損失(昨年の全機運航停止による) 10. 29 新運航管理システム(FPM)稼働 11. 1 在宅勤務対象部署をハンガー3階部署からフレックス勤務対象部署へ拡大 11. 25 新乗務管理システム(Crew Control)稼働 	<ul style="list-style-type: none"> 4. 11 WTO上級委、韓国による福島など8県からの水産物輸入制限を支持 5. 1 新天皇即位、令和と改元 10. 27 成田国際空港離着陸制限1時間延長(23:00から24:00に)
2020 令和2	<ul style="list-style-type: none"> 2. 21 台北線再就航(週2便、アトラス航空運航) 3. 2 北米上屋システム(i-Wins US)稼働 3. 20 社員の新型コロナウイルスへの感染を発表 3. 23 事業・業務改善命令への改善措置最終報告提出 3. 26 新型コロナウイルス感染者発生時対応手順策定 3. 27 「2020~2023年度中期経営計画」策定 3. - 連続式耐空証明復活 7. 1 cargo.oneの予約プラットフォーム活用による新しい販売チャンネル開始 7. - 内部監査体制変更(NYKへ委託) 8. 12 中国・アモイ国際空港のHAECOアモイに重整備委託開始 9. 4 欧州を拠点とした新たな事業展開(B747-400F 9、10号機ASL航空ヘルギーリース運航)実施 9. 6 欧州線週5便再開 9. 30 ニューヨーク線自社運航再開 - 2022年度採用、技術系総合職新卒者向けインターンシッププログラム開催 10. 1 NCA Japanへ日本発便スペースコントロール業務、乗員訓練施設・設備保守管理業務委託開始 10. 14 新便動態管理システムMovement Manager稼働 10. 25 防除雪氷業務管理規程の新規設定(国際基準化) 10. 25 ダラス・フォートワース線自社運航再開 11. 16 経費精算システム(Concur)稼働 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 31 英国がEUを離脱 3. 11 新型コロナウイルス感染症の世界的流行について、WHOがパンデミックを宣言
2021 令和3	<ul style="list-style-type: none"> 1. 12 全機、連続式耐空証明を復活 2. 1 機体損傷の航空事故発生(JA13KZテールストライクダメージ) 2. 1 (株)郵船アカウンティングに納関運業務委託 	<ul style="list-style-type: none"> 2. 17 新型コロナウイルスワクチン、国内での接種開始

年	当社の動き	業界・一般事項
	<ul style="list-style-type: none"> 2. 11 シルクウェイウエスト航空とのコードシェア開始 3. 1 医薬品輸送品質認証制度「IATA CEIV Pharma」認証を取得 3. 11 第1回NCAアカデミー開催 5. 1 PR動画制作プロジェクト発足 5. 6 東京事務所移転（御成門から浜松町へ） 6. 1 WebCargo社のプラットフォーム活用による米国発貨物のWeb予約を開始 6. 8 国土交通省よりB747-8F模擬飛行装置認定書取得 6. 21 IATA Cargo-XMLの運用開始 6. 30 米国運輸保安局（TSA）が北米発貨物に新スクリーニング手順を開始 6. - フロパー採用一等航空整備士3名合格 8. 1 台北支店新設 8. 6 上海線防疫管理体制（新型コロナウイルス対策）強化 8. - B747-8F模擬飛行装置供用開始 11. 1 運航乗務員就業規則改訂（新乗務割対応） 11. 1 次期機材準備検討プロジェクト事務局発足 11. 3 台北線自社運航再開 	<ul style="list-style-type: none"> 11. 29 政府、全世界からの外国人の新規入国停止を発表
2022 令和4	<ul style="list-style-type: none"> 1. 19 IOSA認証更新 3. 3 ロシア・ウクライナ情勢による欧州便の運休（3.4～13） 3. 13 欧州便ANC経由にて再開 5. 31 航空危険物安全輸送協会（JACIS）退会 7. 8 次期機材導入検討開始 7. - 新会計システムi-Account稼働 9. 1 北米4基地におけるロードプランニング業務自社化 9. 1 「SNS」「JAXA」プロジェクト発足 9. 29 IATAのAudit Reduction Commitment（ARC）initiativeに参加し貨物ハンドリング監査を効率化 10. 19 IOSA認証更新 11. 2 アムステルダム・スキポール国際空港におけるSustainable Aviation Fuel（SAF）調達開始 12. 23 国土交通省から嚴重注意（JA12KZの第4エンジン逆推力装置操作しパー不具合が不適切な整備作業とされる） 	<ul style="list-style-type: none"> 2. 24 ロシアがウクライナに侵攻 9. 26 新型コロナウイルスの季節性インフルエンザと同等の「5類」へ移行
2023 令和5	<ul style="list-style-type: none"> 1. 1 NCA Japanによる航空危険物教育訓練事業化開始（CBTA方式） 1. 16 嚴重注意（2022.12.23）に対する改善措置報告書提出 3. 7 NYKとANAHDにおけるNCA株式譲渡に関する基本合意 3. 24 「中期経営計画（案）（2023～2027年）」を社内に共有 4. 1 運航グループ、運航乗務員の身体的、心理的なサポートを目的とする「Pilot Peer Support Program」導入 7. 10 NYKとANAHDのNCA株式交換契約に関する最終合意書締結 7. 15 大鹿社長が会長に、本間啓之専務が社長に就任 8. 31 事故調査報告書の公表（2021.2.1JA13KZ） 9. 3 欧州復航便南回り・直行化開始 9. 26 NYKからANAHDへの株式交換の効力発生予定日が2023.10.1から2024.2.1へ変更（以後、効力が発生した2025.8.1まで7回予定日が変更となる） 10. 1 東京事務所（浜松町）2階に加えて9階フロア供用開始 10. 19 WebCargo社のプラットフォーム活用による欧州発貨物のWeb予約開始 10. 19 IOSA認証更新 11. 10 MRO Japan社と整備基本契約締結 	<ul style="list-style-type: none"> 5. 8 新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置付けが季節性インフルエンザと同等の「5類」へ移行
2024 令和6	<ul style="list-style-type: none"> 1. 4 貨物システムiCargoバージョンアップ完了 2. 28 IATA CEIV Pharmaの認証を更新 3. 14 NCA Japan、危険物訓練事業でIATA Top Performer賞を受賞 5. - 「NCAビジョン」発表 12. 20 オペレーションセンター（仮称）設立方針決裁 	<ul style="list-style-type: none"> 1. 2 羽田空港でJAL機が着陸直後に海上保安庁の航空機と衝突し炎上
2025 令和7	<ul style="list-style-type: none"> 3. 14 「2025年度経営計画～第三の創業～」策定 8. 1 ANAHDが全株式取得。ANAHDによる完全子会社化 9. 4 フランクフルト線（フランクフルト・アム・マイン国際空港）再開 9. 5 オペレーション統制体制強化方針と活動計画の方針決裁 	

編集後記

2025年5月7日に運航開始40年を迎えるにあたり、社史を制作しようとの方向性が決定したのが2025年の初頭。そこから総務部の社史編纂担当となり制作会社の選定から企画、原稿執筆、編集など怒涛の如く対応しながら2025年度内の完成にこぎつけました。

当社は今までに2回社史を刊行していますので、本社史では運航開始から20年までの記述は大幅に要約して掲載しました。

近20年については、奇しくも2005年にANAが株主として離脱し2025年に戻るというサイクルと合致しており、当社が国際貨物航空会社としての自立を目指した過程とも重なっていることから、この「第二の創業期」の軌跡を描きました。この期間の当社の歩みが読者の皆様に伝われば嬉しく思います。

社史編纂に従事したメンバーは、岐部直樹、遠山裕子、柳井真です。

最後に、社史編纂にあたりタイトなスケジュールの中、的確な助言とコーディネーションをいただいた TOPPAN 株式会社年史センターの方々に心より御礼申し上げます。

総務部社史編纂担当 柳井 真

主な参考文献

* 当社年史

『NCA 運航開始 10 年小史』

『飛翔 - NCA20 年の歩み-』

* その他

『運輸省五十年史』 運輸省 50 年史編纂室

『限りなく大空へ - 全日空の 30 年-』 全日本空輸株式会社

『大空への挑戦 - ANA50 年の航跡-』 全日本空輸株式会社

『日本郵船株式会社百年史』 日本郵船株式会社

『二引の旗のもとに - 日本郵船百年の歩み-』 日本郵船株式会社

『商船三井二十年史 (1984 - 2004)』 株式会社商船三井

『石油便覧 2000』 日石三菱株式会社編

NCA40年の歩み

2026年3月発行

発行 日本貨物航空株式会社
〒282-0011 千葉県成田市成田国際空港内
NCA ライン整備ハンガー
TEL：0476-30-3001

編集 日本貨物航空株式会社 総務部社史編纂担当
制作・編集協力 TOPPAN 株式会社 年史センター
印刷・製本 TOPPAN 株式会社



