



**2015年度(2016年3月期)
第3四半期 決算説明資料**

**2016年1月29日
株式会社 商船三井**

目次

2015年度 第3四半期 連結決算概要	2
2015年度 第3四半期 連結決算の要点	4
2015年度 通期 連結業績予想	6
2015年度 業績予想の要点	8
「構造改革」の概要	10
[補足資料 1-9]	12

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

2015年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2015年度 実績				2014年度 実績				増減	
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
売上高	4,494	4,552	4,124	13,171	4,439	4,462	4,547	13,449	△277	△2%
営業損益	18	63	14	95	39	2	33	75	+20	+27%
経常損益	108	169	109	387	75	70	152	297	+90	+30%
親会社株主に帰属する 当期純損益	127	△130	135	132	85	30	133	248	△115	△47%
為替(期中平均)	¥120.02/\$	¥123.62/\$	¥121.15/\$	¥121.60/\$	¥101.94/\$	¥102.22/\$	¥110.76/\$	¥104.97/\$	+¥16.63/\$	+16%
燃料単価(期中平均)	\$369/MT	\$286/MT	\$235/MT	\$296/MT	\$607/MT	\$597/MT	\$469/MT	\$557/MT	△\$261/MT	△47%

(注)燃料油単価=平均補油単価

【経常損益】前年同期比増減分析

(単位: 億円)

為替変動	+234	前年同期比	¥16.63/\$	円安
燃料油価格変動	+544	前年同期比	\$261/MT	下落
積取り/運賃変動・その他	△688			
(合計)	+90			

[セグメント別]

(単位: 億円)	上段		売上高		下段		経常損益		増減	
	2015年度 実績				2014年度 実績					
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
不定期専用船事業	2,152	2,212	2,019	6,384	2,125	2,052	2,104	6,283	+101	+2%
	108	182	157	448	108	56	151	316	+132	+42%
コンテナ船事業	1,945	1,946	1,718	5,609	1,873	1,962	2,011	5,847	△237	△4%
	△50	△41	△92	△184	△72	△36	△100	△209	+25	—
フェリー・内航事業	128	130	125	383	136	146	144	427	△43	△10%
	8	15	14	38	6	14	12	33	+5	+16%
関連事業	248	244	238	731	282	282	264	828	△96	△12%
	25	18	29	72	32	29	31	93	△20	△22%
その他	19	19	22	61	21	18	22	62	△1	△2%
	13	2	17	33	10	10	12	34	△0	△0%
調整(消去・全社)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2	△8	△16	△21	△9	△4	44	30	△52	△172%
連結	4,494	4,552	4,124	13,171	4,439	4,462	4,547	13,449	△277	△2%
	108	169	109	387	75	70	152	297	+90	+30%

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

註2) 不定期専用船事業＝ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船・海洋事業部門、自動車船部門

註3) 関連事業＝不動産事業、客船、曳船、商社、人材派遣業等

2015年度 第3四半期 連結決算の要点(I)

【概況】

- ◆ 第3四半期累計期間(9ヶ月)の経常利益は前年同期比増益となるも、第3四半期(3ヶ月)では減益。← 燃料油安によるメリットを上回るコンテナ船、ドライバルク船の市況悪化。前年度3Qには単体で為替差益計上あり。
- ◆ 前回(10/30)発表時の3Q想定からはやや上振れての落着。← 入渠の4Qへの期ずれ等。
- ◆ 第3四半期に「有価証券売却益」を128億円計上。

【セグメント別】 [1-3Q/2015(9ヶ月)経常損益実績 (前年同期比増減)]

不定期専用船事業 [448億円 (+132億円)]

■ ドライバルク船

- ・ 市況連動船： ケープサイズについて当初期待された季節的要因による市況の持ち直しがないまま低迷。中国の景気減速懸念の高まりもあり、市場心理の冷え込みが深刻さを増した結果、全船型について市況が下げ止まらず、バルチック海運指数は過去最低を更新。
- ・ 中長期契約船： 鉄鋼原料・電力炭・木材チップ等の輸送で引き続き安定利益を確保
⇒ 3Q及び1-3Q累計で若干の黒字を確保したものの、それぞれ前年同期比で大幅減益。

■ 油送船

- ・ 原油船： 堅調を維持。3Q市況は冬季需要に支えられ想定を上回る水準で推移。
- ・ プロダクト船： 中東精油所新規稼働等により、総じて堅調を維持。3Q市況はほぼ想定並み。
- ・ その他： LPG船、ケミカル船とも堅調に推移。
⇒ 3Q及び1-3Q累計とも、前年同期比で大幅増益。

2015年度 第3四半期 連結決算の要点(Ⅱ)

■ LNG船・海洋事業

- ・ 期初想定に沿って着実に利益を計上。今期稼働の新規プロジェクトも利益貢献。
⇒ 入渠等の一時費用が発生した前年同期(1-3Q)から大幅増益。

■ 自動車船:

- ・ 日本出しは北米向けを中心に堅調であった一方、資源国向け荷量が低迷。
⇒ 前年同期並み利益を計上。

コンテナ船事業 [△184億円 (+25億円)]

アジア発欧州・南米東岸向け賃率は過去最低レベルにて低迷。積極的に減便を行うも需給改善が改善しない中、値上げが定着せず。アジア発北米向けも秋口に荷動きが鈍化する中、特に東岸向けにおいて需給ギャップが拡大、運賃も下落。→ 賃率は低迷するも、保守的に見た前回想定からは若干の低下に留まる。

- ⇒ 引き続き損失となるも、円安・燃料油価格安に加え航路合理化効果により、3Q及び1-3Q累計とも前年同期比では改善。

フェリー・内航事業 [38億円 (+5億円)] 燃料油価格低下により増益。

関連事業 [72億円 (-20億円)] 新ダイビル竣工一時費用(1Qに発生)等により減益。

その他+調整 [12億円 (-52億円)] 前年同期は単体為替差益59億円を計上。

2015年度 通期 連結業績予想

*2015年度2Q決算発表時点(2015年10月30日)

(単位: 億円)	2015年度							2014年度 通期実績	増減
	上期 実績	下期 見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異			
		3Q実績	4Q見通し						
売上高	9,046	4,124	4,028	8,153	17,200	17,580	△380	18,170	△970
営業損益	81	14	△145	△131	△50	50	△100	172	△222
経常損益	277	109	△67	42	320	420	△100	513	△193
親会社株主に帰属する 当期純損益	△2	135	△1,882	△1,747	△1,750	170	△1,920	423	△2,173
為替(期中平均)	¥121.82/\$	¥121.15/\$	¥117.00/\$	¥119.08/\$	¥120.45/\$	¥120.91/\$	△¥0.46/\$	¥108.34/\$	+¥12.11/\$
燃料単価(期中平均)	\$328/MT	\$235/MT	\$170/MT	\$202/MT	\$264/MT	\$314/MT	△\$50/MT	\$503/MT	△\$239/MT

(註)燃料油単価＝平均補油単価

特別損益内訳

(単位: 億円)	上期	下期			通期
		3Q	4Q(予定)		
固定資産 売却益	+73	+8	最大約 △1,800		
投資有価証券 売却益	-	+128			
傭船解約金	+43	+0			
その他特別利益	+13	+9			
関係会社 株式評価損	△262	-			
構造改革(予定)	-	-			
その他特別損失	△59	△66			
特別損益合計	△192	80	約△1,800	約△1,700	約△1,900

(参考) 経常損益へのSensitivity

2015年度 (残り3ヵ月/最大)

為替: ±3.0億円/¥1/\$

燃料単価: ±0.2億円/\$1/MT

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

*2015年度2Q決算発表時点(2015年10月30日)

(単位: 億円)

	2015年度							2014年度	増減
	上期実績	下期見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績		
		3Q実績	4Q見通し						
不定期専用船事業	4,364	2,019	2,005	4,025	8,390	8,500	△110	8,572	△182
	291	157	51	208	500	550	△50	541	△41
コンテナ船事業	3,891	1,718	1,640	3,358	7,250	7,500	△250	7,870	△620
	△91	△92	△125	△218	△310	△280	△30	△241	△68
フェリー・内航事業	258	125	116	241	500	510	△10	560	△60
	24	14	6	20	45	45	0	44	0
関連事業	493	238	248	486	980	990	△10	1,083	△103
	43	29	22	51	95	95	0	109	△14
その他	39	22	18	40	80	80	0	82	△2
	16	17	1	18	35	30	+5	41	△6
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△5	△16	△23	△39	△45	△20	△25	18	△63
連結	9,046	4,124	4,028	8,153	17,200	17,580	△380	18,170	△970
	277	109	△67	42	320	420	△100	513	△193

【cf】前年度実績

	上期	下期		通期	
		3Q	4Q		
不定期専用船事業	4,178	2,104	2,289	4,394	8,572
	165	151	224	376	541
コンテナ船事業	3,835	2,011	2,023	4,034	7,870
	△108	△100	△31	△132	△241
フェリー・内航事業	282	144	132	277	560
	20	12	11	23	44
関連事業	564	264	255	519	1,083
	61	31	16	47	109
その他	40	22	20	42	82
	21	12	7	20	41
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-
	△14	44	△12	32	18
連結	8,901	4,547	4,721	9,269	18,170
	145	152	215	367	513

[註]

- 1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示
- 2) 不定期専用船事業＝ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船・海洋事業部門、自動車船部門
- 3) 関連事業＝不動産事業、客船、曳船、商社、人材派遣業等

2015年度 業績予想の要点 (I)

【概況】

◆第4四半期に「構造改革」費用として最大約1,800億円(特別損失)の計上を見込む。(P10-11)

◆前回発表(10/30)から、通期経常利益・当期純利益予想を下方修正。

	前回(10/30)		今回(1/29)	
経常利益	420億円	⇒	320億円	(-100億円)
当期純利益	170億円	⇒	△1,750億円	(-1,920億円)
※為替前提	: 4Q残り期間 = 117円/ドル (前回120円/ドル)			
燃料油価格前提	: 4Q補油分 = 170ドル/MT (前回300ドル/MT)			

◆通期経常利益修正は、主にドライバルク船、コンテナ船市況の悪化によるもの。

不定期専用船	550億円	⇒	500億円	(-50億円)
コンテナ船	△280億円	⇒	△310億円	(-30億円)

【セグメント別】 [2015年度通期予想経常損益 (10/30発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [500億円 (-50億円)]

■ドライバルク船

- ・中国旧正月、ブラジルの雨季入り等、当面市況改善への材料無く、ケーブルサイズの4Q(1-3月)市況前提を前回比で下方修正。(\$8,000/日 → \$3,000/日)
- ・フリー船の大半を運航する海外子会社については、10-12月実績を4Qに連結。当該期間(10-12月)の実績市況悪化を反映 (パナマックス \$7,000/日 → \$4,500/日)

2015年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■ 油送船

- ・原油船：原油安による実需増と冬場の需要増により堅調な推移を見込むも、需要期後は段階的に軟化することを織り込んでいる。
- ・プロダクト船：米国の旺盛なガソリン需要等に支えられ、底堅く推移する見込み。

■ LNG船・海洋事業

- ・引き続き安定利益の計上を見込む。
- ・入渠の来年度への期ズレ等により前回見通しから若干上振れ。

■ 自動車船

- ・北米・欧州向けは堅調に推移する一方、アフリカ・ロシアなど資源輸出国向けが低調。
- ・入渠前倒しに伴う費用増等により前回見通しから若干悪化。

コンテナ船事業 [△310億円 (-30億円)]

- ◆旧正月前ピークシーズンも荷動き盛り上がり欠ける状況。4Qについては、アジア/欧州航路、アジア/南米東岸航路をはじめとして運賃・消席率の想定比低下を反映。
- ◆航路合理化追加対策： アジア/南米東岸航路、アジア/南米西岸航路、アジア/西アフリカ航路、アジア/豪州航路

【配当】

通期で1株当たり5円(中間 3.5円 =実施済み + 期末 1.5円)を予定。(前回発表と同じ。)

「構造改革」の概要（Ⅰ）

1. 現状認識

全体

- 中国経済の減速
- コモディティ価格下落、原油価格底割れ
⇒ ロシア、ブラジル等資源国景気悪化

コンテナ船

- （当社）相対的に高コストの中型コンテナ船隊
- 南北航路における荷動き低迷、賃率下落 ⇒ （当社）航路採算の大幅な悪化
- 欧州航路における荷動き低迷、賃率下落
- 大型船就航による供給過多継続

ドライバルク船

- 中国 粗鋼生産量減少、鉄鉱石・石炭輸入不調
- 2016年度にはまだ相当量の新造船供給
- 市況の本格的回復が早期には見込み辛い状況

昨年後半から事業環境が急激に悪化
コンテナ船・ドライバルク船とも、運賃指数は過去最低を更新

船隊規模の適正化、船舶コストの合理化が急務に

2. 構造改革の骨子

①コンテナ船事業

- ・ 高コスト中型コンテナ船を中心に船舶コスト引き下げ
- ・ 主に南北航路の合理化により余剰となる見込みの船腹を処分

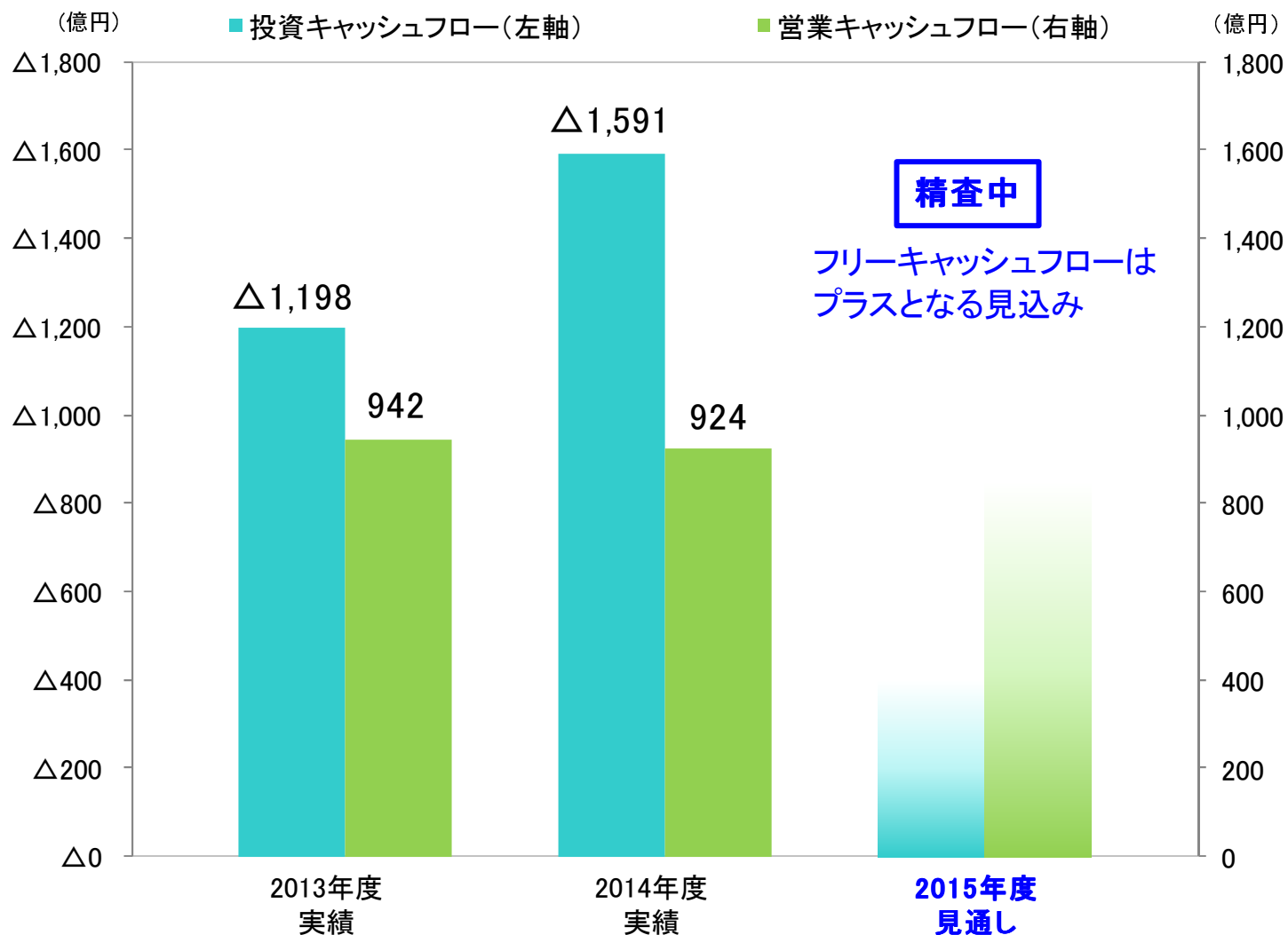
②ドライバルク船

- ・ ケープサイズ : フリー船を更に縮減
- ・ 中小型バルカー :
 - * マーケットでのフリー運航からは撤退、船隊を大幅縮小
 - * 顧客の様々な輸送ニーズへの対応に必要な船隊については、競争力を強化



今年度第4四半期に最大約1,800億円の特別損失計上を見込む

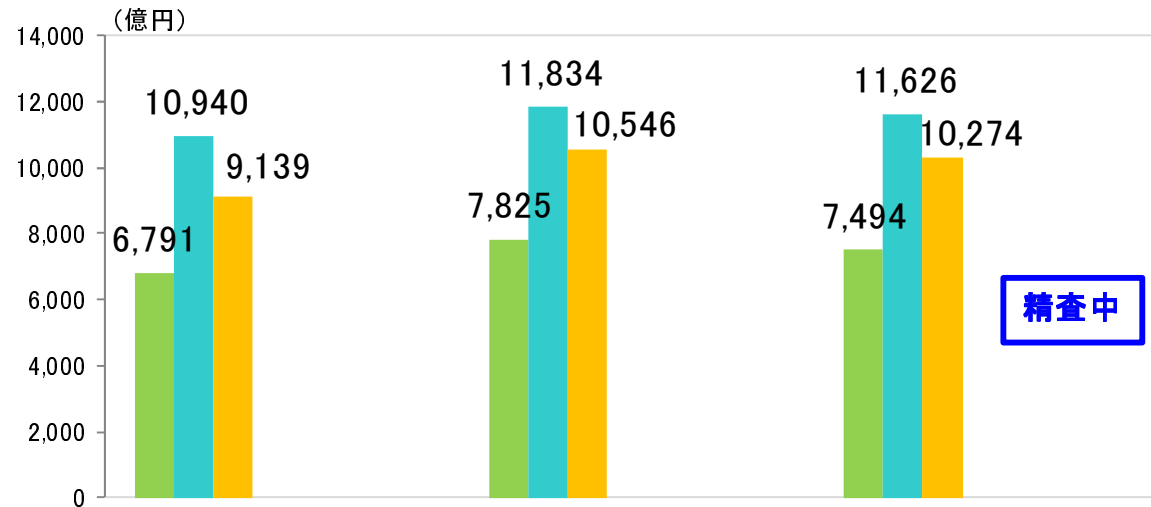
実施の具体的内容については今後順次決定



経常損益(億円)	549	513	320
親会社株主に帰属する当期純損益(億円)	573	423	△ 1,750
平均為替	¥99.79/\$	¥108.34/\$	¥120.45/\$

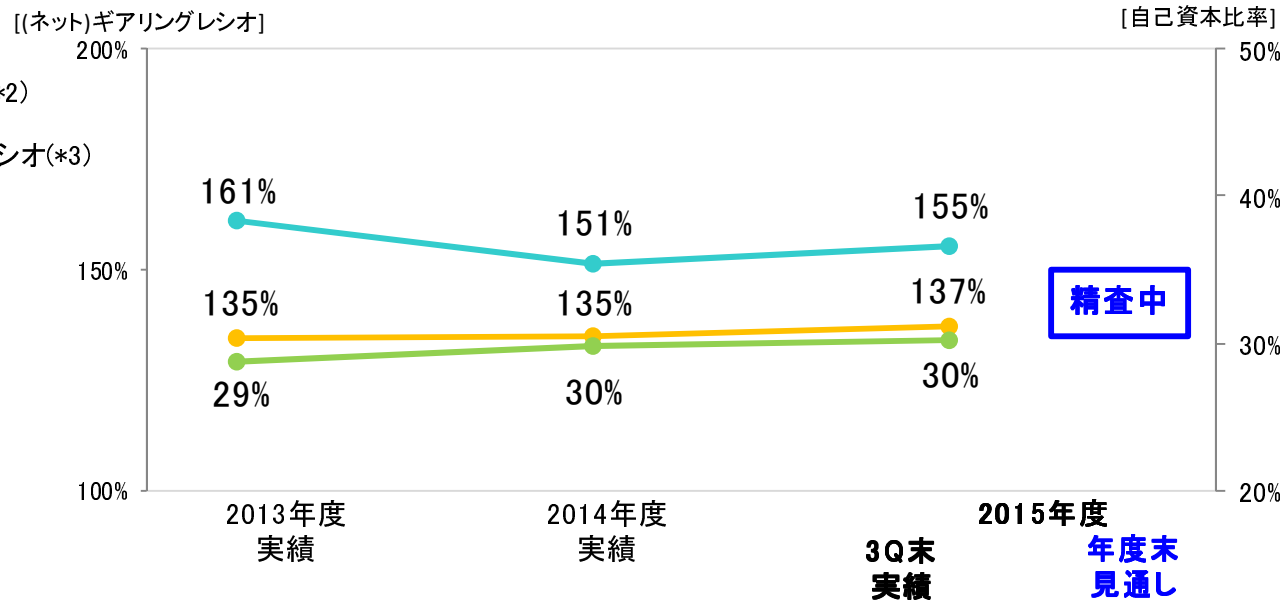
□本表の投資キャッシュフローと営業キャッシュフローの差額(=フリーキャッシュフロー)に配当支払いを加味した金額が、ネット有利子負債額の変動に相当(為替水準一定の場合)。(P13上段グラフご参照)

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



- ギアリングレシオ(*2)
- ネットギアリングレシオ(*3)
- 自己資本比率

(*1)有利子負債-現金及び現金同等物
 (*2)有利子負債÷自己資本
 (*3)ネット有利子負債÷自己資本



(期末為替)

単体	¥102.92/\$	¥120.17/\$	¥120.61/\$	¥117.00/\$
海外子会社	¥105.39/\$	¥120.55/\$	¥119.96/\$	¥120.61/\$

ドライバルク船市況(スポット傭船料)

[補足資料3]

1. 2014年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	2014年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2014年4-9月			2014年10月-2015年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	12,900	13,500	13,200	15,400	5,700	10,500	11,900
海外子会社運航船に関わる市況	2014年1-6月			2014年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	16,800	12,900	14,800	13,500	15,400	14,400	14,600
パナマックス	10,400	6,300	8,400	5,900	8,300	7,100	7,700
ハンディマックス	11,600	9,000	10,300	8,900	9,800	9,300	9,800
スモールハンディ	10,000	7,400	8,700	6,200	7,100	6,700	7,700

2. 2015年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	2015年度						通期
	上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況	2015年4-9月			2015年10月-2016年3月			平均
	4-6月	7-9月		15年10-12月	16年1-3月		
ケープサイズ	5,800	12,600	9,200	8,200	3,000	5,600	7,400
海外子会社運航船に関わる市況	2015年1-6月			2015年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	5,700	5,800	5,800	12,600	8,200	10,400	8,100
パナマックス	4,800	5,200	5,000	7,600	4,500	6,100	5,500
ハンディマックス	6,400	6,800	6,600	8,800	5,800	7,300	6,900
スモールハンディ	5,300	5,100	5,200	6,300	4,700	5,500	5,400

(註)

1) 黒字は一般市況実績。

2) 青字は見通し。見通しは、フリー船(スポット契約や2年未満の短期契約に従事)の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。

3) 海外子会社運航船については、暦年ベース(1-12月)の市況実績・見通しを表示。(海外子会社は12月決算であり、3カ月遅れで当社連結決算に計上される為。)

4) ケープサイズは5航路(2014年度通期決算発表より変更)、パナマックスは4航路、ハンディマックスは5航路、スモールハンディは6航路の平均。

油送船市況(ワールドスケール)

[補足資料4]

1. 2014年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2014年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2014年4-9月			2014年10月-2015年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)	11,800 (54)	21,500 (64)	16,650 (59)	44,500 (80)	59,500 (82)	52,000 (81)	30,800 (70)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	9,800	9,700	9,750	14,600	18,000	16,300	13,000
海外子会社運航船に関わる市況		2014年1-6月			2014年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船(VLGC)	中東-日本	35,400	94,600	65,000	103,200	74,800	89,000	77,000

(出所)石油製品船及びLPG船:クラークソン

2. 2015年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2015年度						通期
		上期			下期			
当社(単体)運航船に関わる市況		2015年4-9月			2015年10月-2016年3月			平均
		4-6月	7-9月		15年10-12月	16年1-3月		
原油船(VLCC)	中東-日本 (参考:WS)	52,000 (89)	48,700 (76)	50,400 (83)	77,000 (103)	(72)	(88)	(85)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	24,000	27,300	25,600	19,100			
海外子会社運航船に関わる市況		2015年1-6月			2015年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船(VLGC)	中東-日本	85,500	97,400	91,500	102,900	67,200	85,000	88,200

(註)

(出所)石油製品船及びLPG船:クラークソン

1) 黒字は一般市況実績。

2) 青字は見通し。見通しは、フリー船(スポット契約や2年未満の短期契約に従事)の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。

3) VLCCのWSは、2014年度/2015年度ともに2016年のFlat Rateに基づき再計算した数値。

4) LPG船は海外子会社で運航しており、暦年ベース(1-12月)の市況実績を表示。(海外子会社は12月決算であり、3カ月遅れで当社連結決算に計上される為。)

1. 2014年度(実績)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2014年度						
	上期			下期			通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	978	998	1,976	973	964	1,936	3,912

2. 2015年度(実績・見通し)

(単位: 千台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2015年度						
	上期			下期			通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	934	974	1,908	1,006	934	1,939	3,847

*青字は見通し

コンテナ船 主要航路消席状況・運賃推移

[補足資料5]

1. 消席状況

(単位:千TEU)

北米航路 (アジア/北米)		2014年度					2015年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	180	208	200	169	757	205	219	204		
	積高	181	200	185	165	731	188	208	179		
	消席率	100%	96%	93%	97%	97%	92%	95%	88%		
復	スペース	182	199	189	179	749	194	218	208		
	積高	97	84	95	101	377	102	101	103		
	消席率	53%	42%	50%	56%	50%	53%	46%	50%		

欧州航路 (アジア/欧州)		2014年度					2015年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往	スペース	122	123	121	126	491	120	114	103		
	積高	125	127	116	117	484	100	103	96		
	消席率	102%	104%	96%	93%	99%	83%	90%	93%		
復	スペース	120	124	122	127	493	114	121	106		
	積高	78	76	79	77	310	76	77	78		
	消席率	65%	61%	65%	60%	63%	67%	64%	74%		

全航路		2014年度					2015年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
スペース		1,450	1,545	1,502	1,502	5,999	1,538	1,521	1,395		
積高		1,124	1,153	1,098	1,045	4,420	1,036	1,027	972		
消席率		78%	75%	73%	70%	74%	67%	67%	70%		

2. 平均運賃 (指数表示: 2008年度1Q=100)

全航路		2014年度					2015年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数		79.0	80.4	78.2	78.0	78.9	74.2	73.0	67.4		
(参考) 燃料単価(/MT)		\$607	\$597	\$469	\$335	\$529	\$369	\$286	\$235		

船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料7]

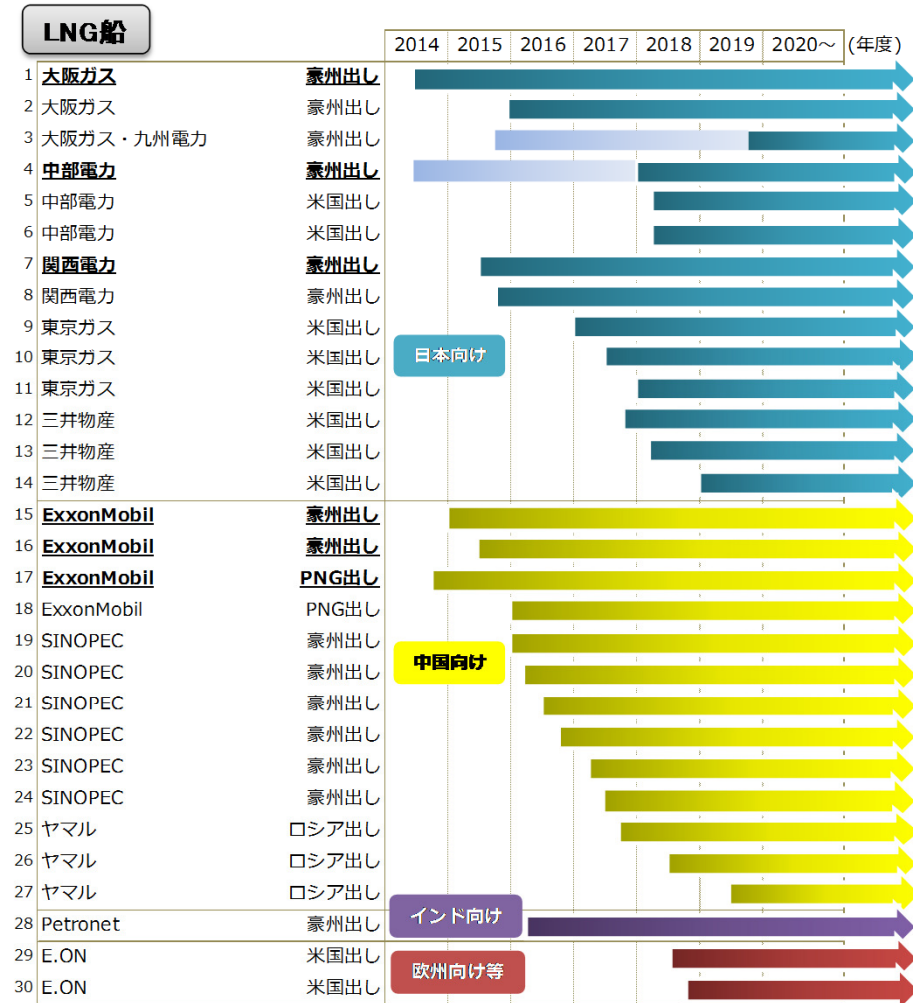
		2015年 3月末	2015年 9月末	2015年12月末		
				1,000dwt		
ドライ バルク船	撒積み船	Capesize	104	100	102	19,708
		Panamax	37	32	34	2,869
		Handymax	72	73	65	3,603
		Small Handy	56	52	53	1,814
	重量物船	6	6	6	74	
	木材チップ船	43	42	42	2,265	
	石炭船	44	44	43	3,900	
	一般貨物船	49	49	57	987	
	(小計)	411	398	402	35,218	
(内、市況エクスポージャー)	(177)	(165)	-	-		
油送船	原油タンカー	42	42	42	11,093	
	プロダクトタンカー	50	46	44	2,650	
	ケミカルタンカー	75	77	79	2,288	
	LPGタンカー	9	9	9	474	
	(小計)	176	174	174	16,505	
(内、市況エクスポージャー)	(105)	(102)	-	-		
LNG船	67	66	68	6,211		
海洋事業	FPSO	2	3	3	-	
自動車船		127	122	123	2,067	
コンテナ船		118	103	99	6,758	
フェリー・内航船		43	45	45	175	
客船		1	1	1	5	
その他		2	2	2	13	
合計		947	914	917	66,951	

註1) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む。

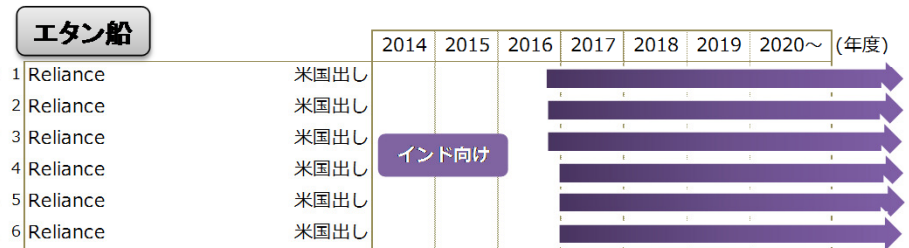
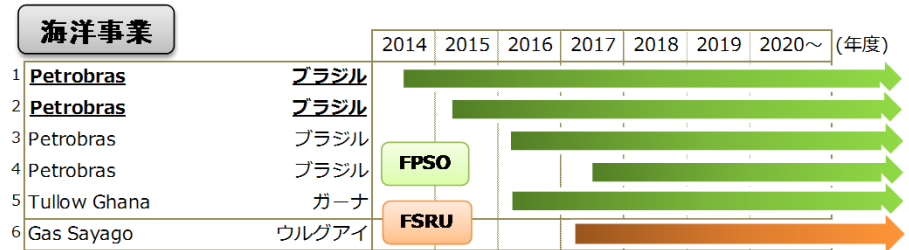
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船(複数荷主の貨物を積み合わせる船を含む)。

LNG船・海洋事業 成約状況(2014年度以降竣工船)

[補足資料8]



(註)太字は稼働中



営業外・特別損益(連結)／運航費(単体) 明細

[補足資料9]

1. 営業外収益・費用(連結)

(2015年度第3四半期累計)

(億円)

営業外収益		415	営業外費用		123
うち:	受取利息	33	うち:	支払利息	109
	受取配当金	47		その他営業外費用	14
	持分法による投資利益	77			
	為替差益	198			
	その他営業外収益	59			

2. 特別利益・損失(連結)

(2015年度第3四半期累計)

(億円)

特別利益		275	特別損失		387
うち:	固定資産売却益	81	うち:	固定資産売却損	2
	投資有価証券売却益	128		関係会社株式評価損	262
	備船解約金	43		その他特別損失	123
	その他特別利益	21			

3. 運航費(単体)

(億円)

	2015年度第3四半期	2014年度第3四半期
港費	702	671
貨物費計	1,979	1,909
荷役費及び接続費	1,821	1,745
歩金仲介料	133	136
一般貨物費	24	27
燃料費	1,406	2,170
雑費	41	36
合計	4,129	4,787