



**2015年度(2016年3月期)
第2四半期 決算説明資料**

2015年10月30日

株式会社商船三井

HP

目次

2015年度 第2四半期 連結決算概要	2
2015年度 第2四半期 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
[補足資料 1-10]	10

(註)金額は億円未満を切り捨て表示

2015年度 第2四半期 連結決算概要

*2015年度1Q決算発表時点(2015年7月31日)

(単位: 億円)	2015年度 実績			2014年度 上期 実績	増減	2015年度 上期 前回見通し*	差異
	1Q	2Q	上期				
売上高	4,494	4,552	9,046	8,901	+145	9,070	△23
営業損益	18	63	81	42	+39	60	+21
経常損益	108	169	277	145	+132	240	+37
親会社株主に帰属する 当期純損益	127	△ 130	△ 2	115	△117	200	△202
為替(期中平均)	¥120.02/\$	¥123.62/\$	¥121.82/\$	¥102.08/\$	+¥19.74/\$	¥121.01/\$	+¥0.81/\$
燃料油単価(期中平均)	\$369/MT	\$286/MT	\$328/MT	\$602/MT	△\$274/MT	\$359/MT	△\$31/MT

(註)燃料油単価: 平均補油単価

【経常損益】前年同期比増減分析(上期比較)

(単位: 億円)

為替変動	+183	前年同期比	¥19.74/\$	円安
燃料油価格変動	+311	前年同期比	\$274.41/MT	下落
積取り・運賃変動・その他	△362			
(差し引き)	+132			

[セグメント別]

	上段		売上高						
	下段		経常損益						
	2015年度 実績						2014年度 上期 実績	増減	2015年度 上期 前回見通し*
(単位: 億円)	1Q	2Q	上期						
不定期専用船事業	2,152	2,212	4,364		4,178	+186	4,270	+94	
	108	182	291		165	+126	220	+71	
コンテナ船事業	1,945	1,946	3,891		3,835	+55	3,970	△78	
	△ 50	△ 41	△ 91		△ 108	+16	△ 75	△16	
フェリー・内航事業	128	130	258		282	△24	270	△11	
	8	15	24		20	+3	25	0	
関連事業	248	244	493		564	△71	520	△26	
	25	18	43		61	△18	50	△6	
その他	19	19	39		40	△1	40	0	
	13	2	16		21	△5	15	+1	
調整(消去・全社)	-	-	-		-	-	-	-	
	2	△ 8	△ 5		△ 14	+9	5	△10	
連結	4,494	4,552	9,046		8,901	+145	9,070	△23	
	108	169	277		145	+132	240	+37	

*2015年度1Q決算発表時点(2015年7月31日)

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2四半期 連結決算の要点(I)

【概況】

- ◆ 経常利益は前回(7/31)見通しを上回る落着。前年同期比でも大幅増益(+91%)。
 - ← コンテナ船の賃率・積取低下を、期初から継続して堅調な油送船市況等で挽回。
- ◆ 当期損益では僅かながら赤字。
 - ← 関係会社株式評価損(特別損失)▲262億円。

【セグメント別】 [上/15経常損益実績(上/14比増減)]

不定期専用船事業 [291億円(+126億円)]

■ドライバルク船

- ▶ 市況連動船：中国の経済減速に伴う鉄鉱石輸入伸び悩み、石炭輸入大幅減等の影響により、市況はケープサイズ以下4船型全てで前年同期比大幅低下。但し2Q市況はほぼ想定水準にて推移。
 - ▶ 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。
- ⇒ 前年同期比では大幅減益なるも、1Q時点見通し比では若干上振れ。黒字確保。

■油送船

- ▶ 原油船：原油安による実需と戦略備蓄需要の伸びにより、海上輸送需要も増加。VLCC市況は前年同期比大幅上昇、1Q時点想定水準で推移。
 - ▶ プロダクト船：赤字を計上した前年同期から市況は大きく改善、損益も大幅黒字に転換。1Q時点想定比でも上振れ。
 - ▶ その他：LPG船で好市況を享受。ケミカル船も堅調。
 - ▶ 原油船の他、メタノール船・シャトルタンカー等からの安定利益も着実に貢献。
- ⇒ 前年同期比大幅増益。1Q時点見通し比でも上振れ。

2015年度 第2四半期 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安定利益を計上。
⇒ 入渠等の一時費用が発生した前年同期比からは大幅改善。
- ▶ 9月に2隻の新規契約締結を発表、順調に長期契約を積み上げ。

■自動車船

三国間積取台数は北米→西阿、欧州→ロシアを始めとして想定を下回るも、日本出しは北米向けを中心に堅調に推移。 ⇒ 前年同期並利益を計上。

コンテナ船事業 [▲91億円 (+16億円)]

- ◆ 運賃：北米航路は前年同期を上回る水準。一方、欧州航路・南米東岸航路では大きく低下し、特に夏場ピークシーズンにおける賃率は1Q時点想定も大きく下回った。
- ◆ 積取：欧州航路・南米東岸航路往航で全体荷動きが昨年比減少。当社積取も北米以外の主要航路で大幅減となり、1Q時点想定も下回った。→ 追加減便実施。
⇒ 1Q時想定比下振れとなるも、円安・燃料油価格安影響により前年同期比では損益改善。

フェリー・内航事業 [24億円 (+3億円)]

フェリー火災事故、内航鋼材荷動き軟調で前年同期比減収となるも、燃料油価格低下に支えられ若干の増益を確保。1Q時点想定並み。

関連事業 [43億円 (-18億円)]

新ダイビル竣工一時費用(想定通り1Qに発生)に加え、東北復興関連土木事業の採算悪化により前年同期比減益。1Q時点想定比で下振れ。

2015年度 通期 連結業績予想

*2015年度1Q決算発表時点(2015年7月31日)

(単位: 億円)

	上期		
	実績	前回見通し*	差異
売上高	9,046	9,070	△23
営業損益	81	60	+21
経常損益	277	240	+37
親会社株主に帰属する 当期純損益	△2	200	△202

	下期		
	見通し	前回見通し*	差異
	8,533	8,990	△456
	△31	180	△211
	142	360	△217
	172	230	△57

	通期		
	見通し	前回見通し*	差異
	17,580	18,060	△480
	50	240	△190
	420	600	△180
	170	430	△260

為替(期中平均) **¥121.82/\$** ¥121.01/\$ +¥0.81/\$

燃料単価(期中平均) **\$328/MT** \$359/MT △\$31/MT

(註)燃料油単価: 平均補油単価

¥120.00/\$ ¥122.00/\$ △¥2.00/\$

\$300/MT \$350/MT △\$50/MT

¥120.91/\$ ¥121.50/\$ △¥0.59/\$

\$314/MT \$355/MT △\$41/MT

【cf】前年度実績	上期	下期	通期
売上高	8,901	9,269	18,170
営業損益	42	130	172
経常損益	145	367	513
親会社株主に帰属する 当期純利益	115	308	423

為替(期中平均) ¥102.08/\$ ¥114.60/\$ ¥108.34/\$

燃料単価(期中平均) \$602/MT \$404/MT \$503/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity

2015年度 (残り6ヵ月/最大)

為替: **±7.0億円/¥1/\$**

燃料単価: **±0.4億円/\$1/MT**

[セグメント別]

	上段		売上高						
	下段		経常損益						
(単位: 億円)	上期			下期			通期		
	実績	前回見通し(*)	差異	見通し	前回見通し(*)	差異	見通し	前回見通し(*)	差異
不定期専用船事業	4,364	4,270	+94	4,135	4,170	△34	8,500	8,440	+60
	291	220	+71	258	330	△71	550	550	0
コンテナ船事業	3,891	3,970	△78	3,608	3,980	△371	7,500	7,950	△450
	△ 91	△ 75	△16	△ 188	△ 60	△128	△ 280	△ 135	△145
フェリー・内航事業	258	270	△11	251	270	△18	510	540	△30
	24	25	0	20	35	△14	45	60	△15
関連事業	493	520	△26	496	520	△23	990	1,040	△50
	43	50	△6	51	50	+1	95	100	△5
その他	39	40	0	40	50	△9	80	90	△10
	16	15	+1	13	10	+3	30	25	+5
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 5	5	△10	△ 14	△ 5	△9	△ 20	0	△20
連結	9,046	9,070	△23	8,533	8,990	△456	17,580	18,060	△480
	277	240	+37	142	360	△217	420	600	△180

*2015年度1Q決算発表時点(2015年7月31日)

【of】前年度実績	上期	下期	通期
不定期専用船事業	4,178	4,394	8,572
	165	376	541
コンテナ船事業	3,835	4,034	7,870
	△ 108	△ 132	△ 241
フェリー・内航事業	282	277	560
	20	23	44
関連事業	564	519	1,083
	61	47	109
その他	40	42	82
	21	20	41
調整(消去・全社)	-	-	-
	△ 14	32	18
連結	8,901	9,269	18,170
	145	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】

- ◆ 1Q時点(7/31)発表の経常利益・当期利益見通しを下方修正。
← コンテナ船、フェリー・内航下方修正(経常利益)。2Qで関係会社株式評価損(当期利益)。
- ◆ 下期は上期比減益を見込む。 ← コンテナ船市況悪化、ドライ市況回復遅れを想定。

	1Q時点(7/31)			⇒	今回(10/30)		
	上期	下期	通期経常損益		上期(実績)	下期	通期経常損益
不定期専用船	220	330	550億円		291	258	550億円
コンテナ船	▲75	▲60	▲135億円		▲91	▲188	▲280億円
全社合計	240	360	600億円		277	142	420億円
NET特利損(通期)		0億円				▲85億円	

【セグメント別】 [2015年度通期予想経常損益 (7/31発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [550億円 (±0億円)]

■ドライバルク船

中国鉄鉱石輸入鈍化及び足下市況を勘案し、市況前提を下方修正。ケープサイズについては中国鉄鉱石港頭在庫積増等季節要因により11-12月に回復を見込む。

⇒ 通期は1Q時点想定比下方修正なるも、安定利益にも支えられ、一定の利益確保を見込む。

		3Q	4Q
当社(単体)に関わる市況		10-12月	1-3月
ケープサイズ	7/31時点	18,000	10,000
	今回	14,000	8,000
海外子会社に関わる市況		7-9月	10-12月
ケープサイズ	7/31時点	12,000	18,000
	今回	12,600	14,000
パナマックス	7/31時点	8,000	8,500
	今回	7,600	7,000
ハンディマックス	7/31時点	8,000	8,500
	今回	8,800	7,500
スモールハンディ	7/31時点	5,500	6,000
	今回	6,300	6,000

赤字=実績

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に冬場の需要増が加わり、今年度中は堅調に推移と想定。
 - ▶ プロダクト船：足下やや軟化している市況は、冬場需要期に向け緩やかに回復と想定。
- ⇒ 下期は上期比では減益となるものの、通期では1Q時点想定を上回る利益を見込む。

■LNG船・海洋事業

下期新規稼働等により上期比増益。通期はほぼ1Q時点想定並み利益を見込む。

■自動車船

- 日本出しは北米向けを中心に堅調な荷動きを予想。三国間積取・運航効率の改善を推進。
- ⇒ 下期は燃料油価格安等により上期比改善。西阿、ロシア向け数量減で1Q時点想定からは若干下振れ。

コンテナ船事業 [▲280億円(-145億円)]

- ◆ 運賃：閑散期である12月まで足下低水準での推移を想定する欧州航路・南米東岸航路を中心に、下期運賃前提を下方修正。
 - ◆ 積取：主要航路積取前提を下方修正。追加的減便実施により消席率下振れを最小化。
 - ◆ 不採算航路合理化：1Q時点で計画済みの合理化を遂行中。加えて追加的対策検討。
- ⇒ 下期は上期比で赤字拡大、1Q時点想定からも大幅下方修正。

【キャッシュフロー】 投資キャッシュフローはFPSO新規プロジェクト前倒しによるファイナンス実行・株主融資回収、オフバランス対策推進等により1Q時点想定から減少。

【配当】 中間配当については期初予定の3.5円を実施。通期では見通し下方修正により5円(中間3.5円+期末1.5円)予定に変更。(期初予定では中間3.5円、期末3.5円の通期7円)

ドライバルク船市況(スポット傭船料)

[補足資料1]

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	14,000	8,000	11,000	10,100
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		
ケープサイズ	5,700	5,800	5,800	12,600	14,000	13,300	9,500
パナマックス	4,800	5,200	5,000	7,600	7,000	7,300	6,200
ハンディマックス	6,400	6,800	6,600	8,800	7,500	8,100	7,400
スモールハンディ	5,300	5,100	5,200	6,300	6,000	6,200	5,700

(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。

(前回資料の訂正)

前回(2015年7月31日付)資料において、2015年度の海外子会社運航船に関わる市況につき誤った数値が記載されておりました。以下の通り訂正致します。

- 誤) 2015年1-6月ケープサイズ実績5,700 US\$/日
- 正) 2015年1-6月ケープサイズ実績5,800 US\$/日

油送船市況(スポット傭船料換算)

[補足資料2]

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 (39)	21,500 (46)	44,500 (57)	59,500 (59)	34,300 (50)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	9,800	9,700	14,600	18,000	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	103,200	74,800	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 (64)	48,700 (55)	50,400 (60)	(65)	(59)
石油製品船(MR)	シンガポール-日本	24,000	27,300	25,600	(62)	(61)
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	

(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) 2014年度のVLCCのWSは、2015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/航海傭船を含む)	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/航海傭船を含む)	2015年度				
	上期		下期		通期
	1Q	2Q			
合計	934	974	1,908	2,024	3,932

*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4]

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			
	積高	181	200	185	165	731	188	208			
	消席率	100%	96%	93%	97%	97%	92%	95%			
復	スペース	182	199	189	179	749	194	218			
	積高	97	84	95	101	377	102	101			
	消席率	53%	42%	50%	56%	50%	53%	46%			

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			
	積高	125	127	116	117	484	100	103			
	消席率	102%	104%	96%	93%	99%	83%	90%			
復	スペース	120	124	122	127	493	114	121			
	積高	78	76	79	77	310	76	77			
	消席率	65%	61%	65%	60%	63%	67%	64%			

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			
積高		1,124	1,153	1,098	1,045	4,420	1,036	1,027			
消席率		78%	75%	73%	70%	74%	67%	67%			

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			
(参考)燃料単価(/MT)		\$607	\$597	\$469	\$335	\$529	\$369	\$286			

船隊構成(海洋事業含む)

[補足資料5]

		2015年 3月末	2015年9月末		2016年 3月末 (見込み)	
			1,000dwt			
ドライ バルク船	撤積み船	Capesize	104	100	19,345	
		Panamax	37	32	2,700	
		Handymax	72	73	4,042	
		Small Handy	56	52	1,778	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	43	42	2,265		
	石炭船	44	44	4,052		
	一般貨物船	49	49	817		
	(小計)	411	398	35,073	397	
(内、市況エクスポージャー)	(177)	(165)	-	(148)		
油送船	原油タンカー	42	42	11,093		
	プロダクトタンカー	50	46	2,744		
	ケミカルタンカー	75	77	2,215		
	LPGタンカー	9	9	474		
	(小計)	176	174	16,526	173	
(内、市況エクスポージャー)	(105)	(102)	-	(96)		
LNG船	67	66	5,181	70		
海洋事業	FPSO	2	3	-	3	
自動車船	127	122	2,056	122		
コンテナ船	118	103	6,899	98		
フェリー・内航船	43	45	175			
客船	1	1	5	48		
その他	2	2	13			
合計	947	914	65,928	911		

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)。

中期経営計画 “STEER FOR 2020” 利益・財務目標

[補足資料6]

(億円)	2013年度	2014年度	2015年度 (見通し)	2016年度 (計画)	2019年度 (目標)
売上高	17,294	18,170	17,580	19,000	21,000
経常損益	549	513	420	1,000	1,400
(内、安定利益)(*)			(600)	(550)	(750)
親会社株主に帰属する当期純損益	573	423	170	800	1,100
ROA*1	2.4%	2.1%	1.7%	4-5%	
ROE*2	9.5%	5.8%	2.2%	10%以上	
自己資本比率*3	29%	30%	32%	(2019年度近傍で)	35-40%
ネット・ギアリング・レシオ*4	135%	135%	128%	(2019年度近傍で)	100%
為替(¥/\$)	99.79	108.34	120.91	100	100
平均補油単価(\$/MT)	617	503	314	620	620

*1) 経常損益 ÷ 期初/期末平均総資産

*2) 親会社株主に帰属する当期純損益 ÷ 期初/期末平均自己資本

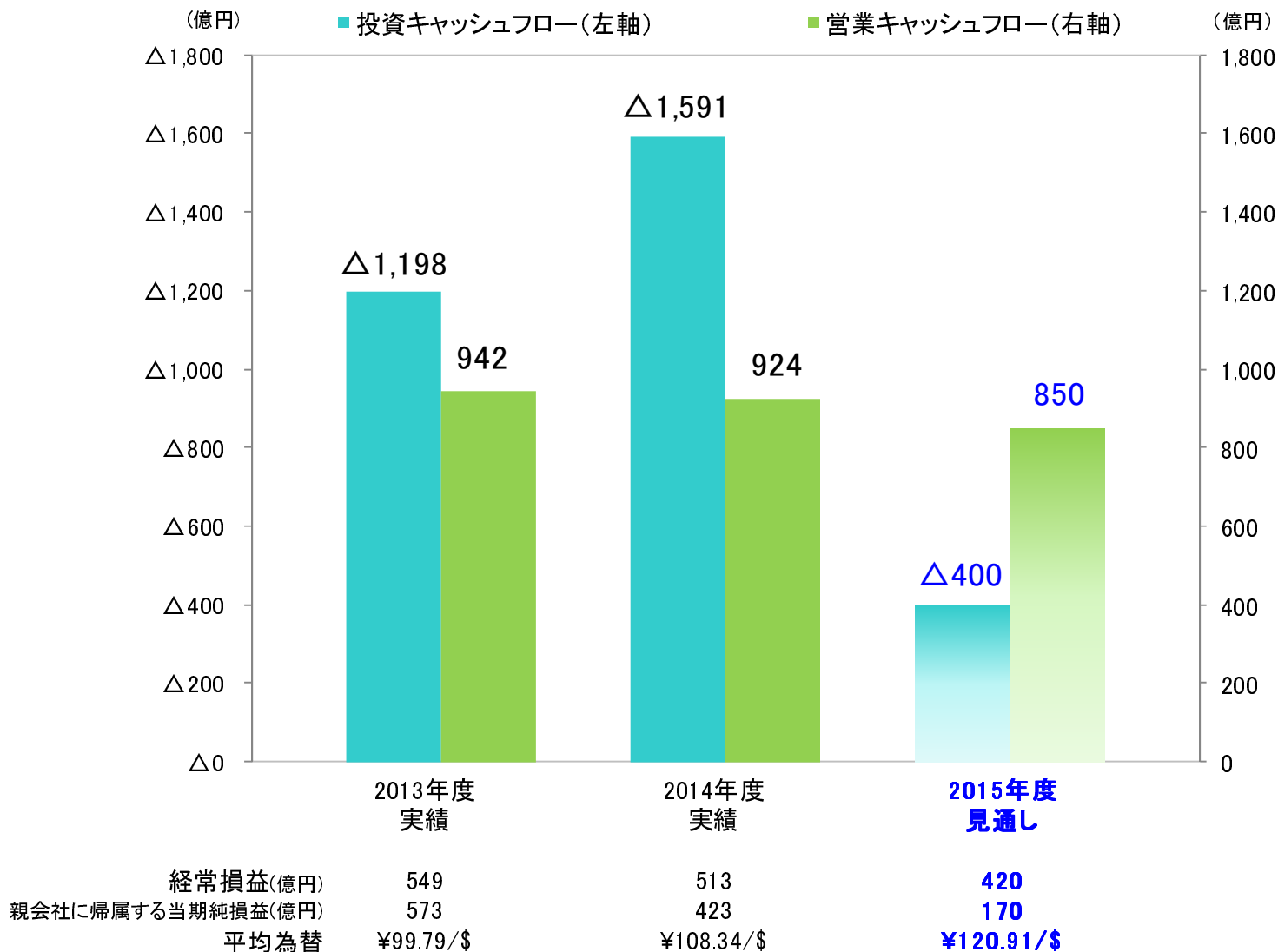
*3) 自己資本 ÷ 総資産

*4) (有利子負債-現金・現金同等物) ÷ 自己資本

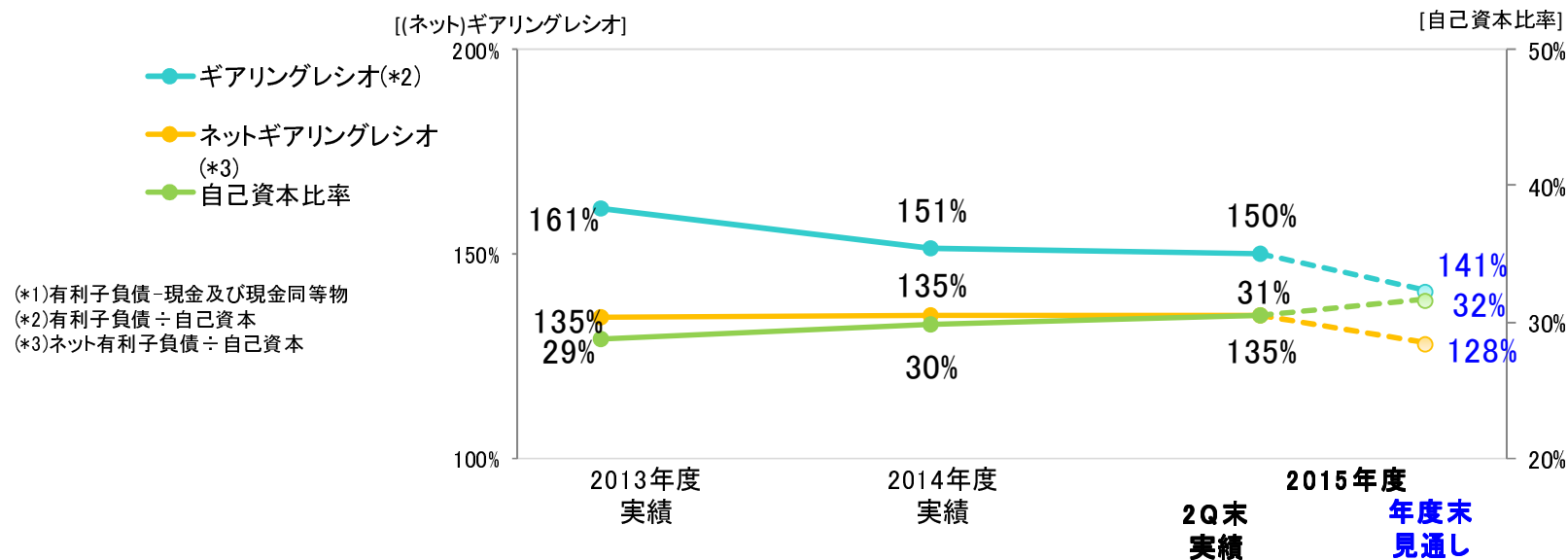
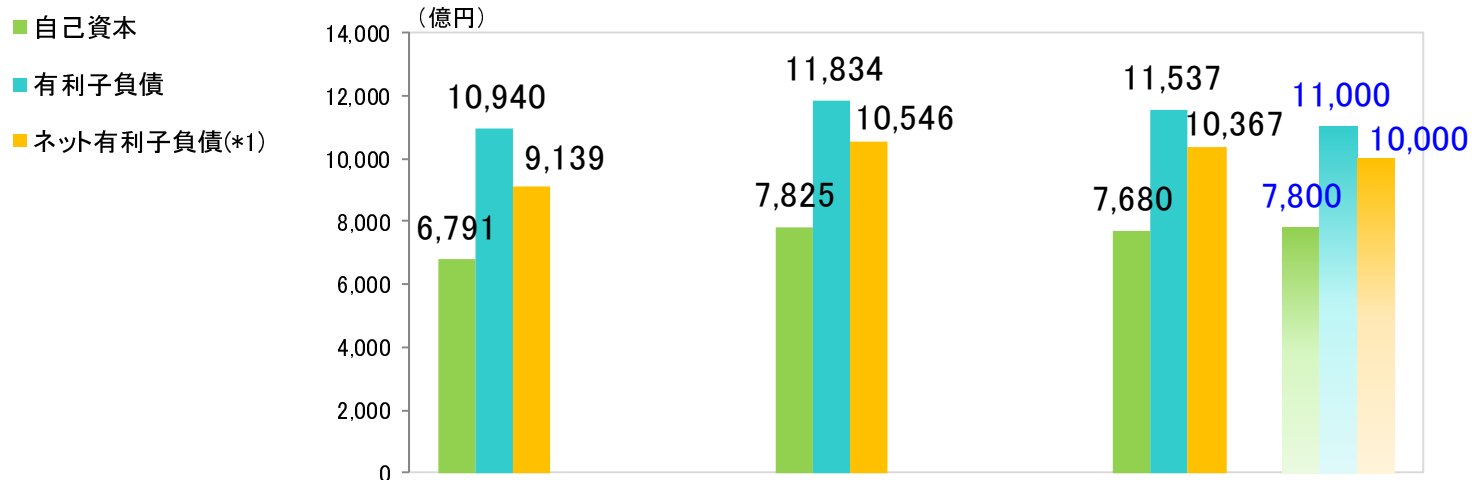
(*)安定利益=2年以上の契約により確定している或いは確定することを見込む利益、及び安定性の高い事業の利益

(対象セグメント=ドライバルク船、油送船、LNG船・海洋事業、関連事業、その他事業)

2015年度「安定利益」見通しを550億円から600億円に修正(為替影響等)



□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)。(P17上段グラフご参照)



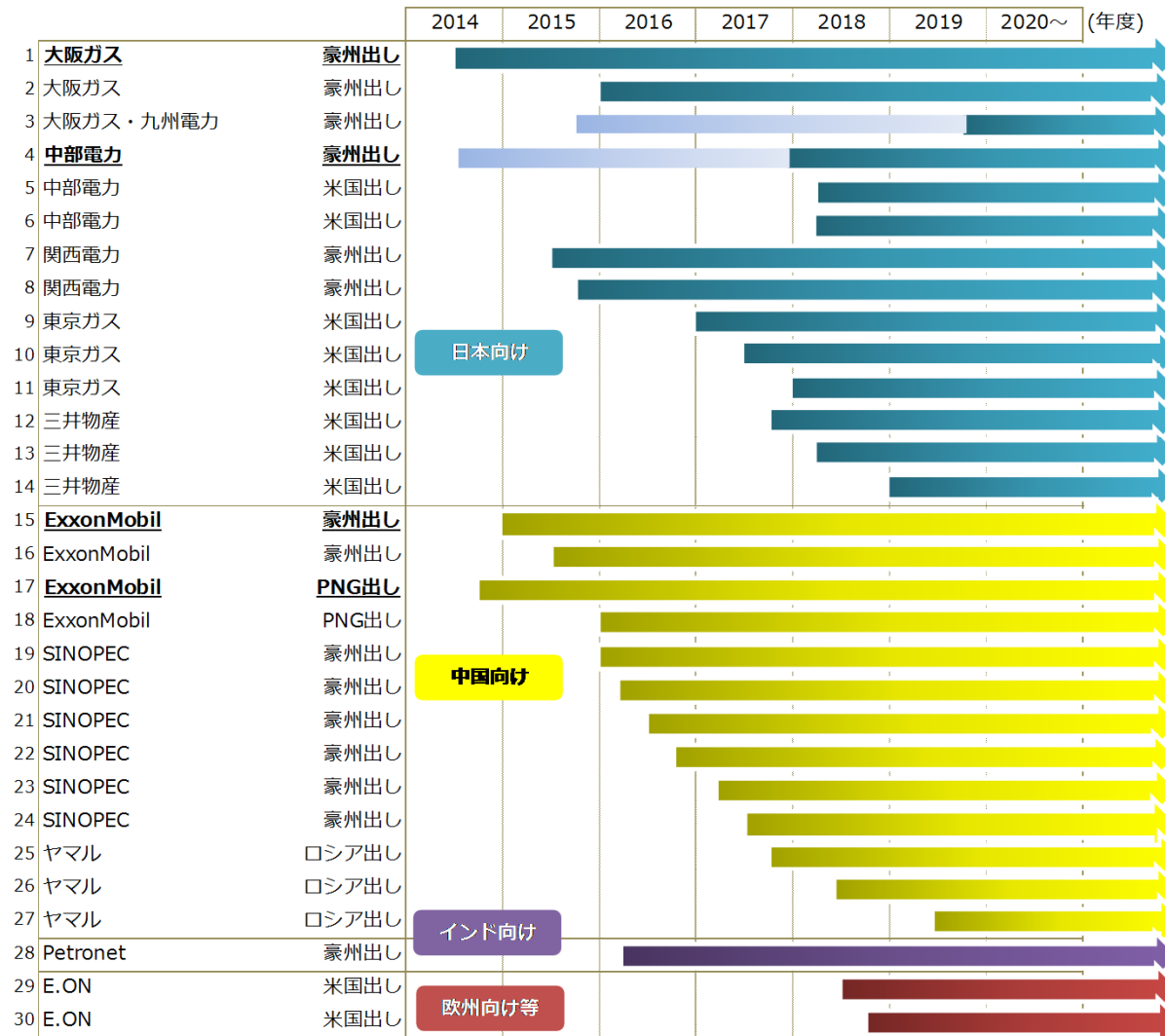
(*1)有利子負債-現金及び現金同等物
 (*2)有利子負債÷自己資本
 (*3)ネット有利子負債÷自己資本

(期末為替)	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
単体	¥102.92/\$	¥120.17/\$	¥119.96/\$	¥120.00/\$
海外子会社	¥105.39/\$	¥120.55/\$	¥122.45/\$	¥120.00/\$

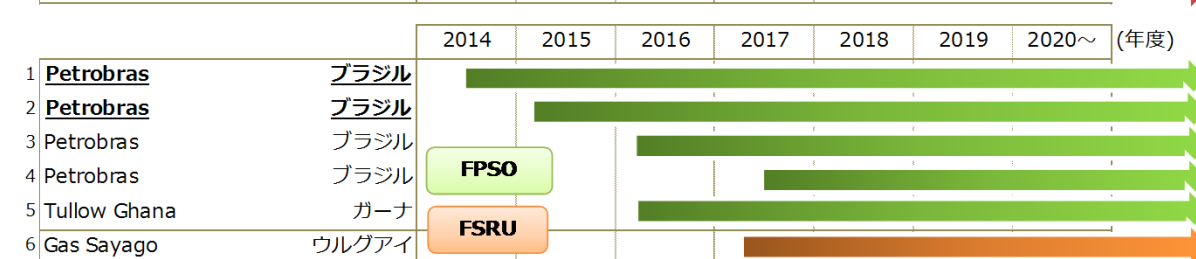
LNG船・海洋事業 成約状況(2014年度以降竣工船)

[補足資料9]

LNG船



海洋事業



(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10]

1. 営業外収益・費用(連結)

(2015年度上期)

(億円)

営業外収益	275
うち:	
受取利息	20
受取配当金	31
持分法による投資利益	43
為替差益	137
その他営業外収益	43

営業外費用	79
うち:	
支払利息	70
その他営業外費用	8

2. 特別利益・損失(連結)

(2015年度上期)

(億円)

特別利益	129
うち:	
固定資産売却益	74
備船解約金	42
その他特別利益	12

特別損失	321
うち:	
固定資産売却損	2
関係会社株式評価損	262
その他特別損失	57

3. 運航費明細(単体)

(億円)

	2015年度 上期	2014年度 上期
港費	482	434
貨物費計	1,343	1,241
荷役費及び接続費	1,234	1,134
歩金仲介料	93	88
一般貨物費	15	18
燃料費	1,025	1,451
雑費	28	19
合計	2,880	3,147