

\*本リリースは 4 月 15 日に米国アトランタで発表されたリリースの翻訳です。

2021 年 4 月 19 日

## デルタ航空、2021 年第 1 四半期の業績を発表

- 2021 年第 1 四半期の GAAP 税引前損失は 15 億ドル、1 株当たり 1.85 ドルの損失で、収益合計は 42 億ドル
- 2021 年第 1 四半期の調整済み税引前損失は 29 億ドル、1 株当たり 3.55 ドルの調整済み損失で、調整済み収益合計は 36 億ドル
- 3 月は需要増によりキャッシュフローがプラスになり、回復に向けて重要なマイルストーンを達成

**【米国アトランタ、2021 年 4 月 15 日】** - デルタ航空 (NYSE:DAL) は、2021 年 3 月を期末とする 2021 年第 1 四半期の業績と 2021 年第 2 四半期の業績予測を発表しました。GAAP 基準および調整済みの結果を含む、デルタ航空の 2021 年第 1 四半期の業績は 5 ページに記載しています。概要は以下のとおりです。

デルタ航空の最高経営責任者、エド・バスティアン (Ed Bastian) は次のように述べています。「パンデミック発生後 1 年が経過した今、旅行者は自信を取り戻し、日常生活に戻りつつあります。デルタ航空はこれまで以上に強い、信頼性の高いブランド力を持って回復を加速しています。デルタ航空従業員の努力により、3 月は 1 日あたりのキャッシュフローがプラスになりました。中央席をブロックしていたことや、ビジネス需要や国際線需要の低迷を考えると、これは驚くべき成果です。このような回復傾向が維持できれば、第 2 四半期もプラスのキャッシュフローが期待でき、第 3 四半期に需要がさらに回復すれば、再び黒字化することができると考えます。」

### 2021 年 1 月～3 月期の業績概要

- 29 億ドルの調整済み税引前損失には初回の給与サポートプログラムの延長 (PSP2) に関連する 12 億ドルは含まれていません。その一部は他の項目と共に、15 億ドル分の発着枠、ゲート、路線のタームローンの前払いに伴い発生した債務返済手数料によって相殺されています。
- 販売可能輸送容量が 2019 年第 1 四半期と比べて 55%減少したため (注 A を参照)、調整済み営業利益は 65%減の 36 億ドルでした。
- PSP2 に関連する 12 億ドルを含む営業経費合計は、2019 年第 1 四半期に比べて 39 億ドル減少しました。PSP2 関連とサードパーティへの精油所売上分を調整した営業経費合計は 2019 年第 1 四半期と比べて 31 億ドル (33%) 減少しました。これは輸送容量と売上関係の費用減少、給与および関連コストの減少、全社的なコスト削減努力によるものです。
- 第 1 四半期中のキャッシュバーン (現金流出) (注 B 参照) は 1 日当たり平均で 1100 万ドルでしたが、3 月は 1 日当たり 400 万ドルのキャッシュ創出に転じることができました。
- 第 1 四半期末時点でのデルタ航空の流動性資産は 166 億ドルでした。これには現金および現金同等物、短期投資、リボルビング与信枠残高が含まれます。負債とファイナンスリースの債務合計は 290 億ドルで、調整済み純負債額は 191 億ドルでした。航空機費用の借入を決定したことにより予想よりも増加しました。

## 2021年4～6月期の予測値

|                            | 2021年第2四半期予測    |
|----------------------------|-----------------|
| 予定輸送容量 <sup>1</sup>        | 最大 32%の減少       |
| 販売可能輸送容量 <sup>1</sup>      | 最大 40%の減少       |
| 収益合計 <sup>1,2</sup>        | 50% - 55%の減少    |
| 燃料価格 (\$/ガロン) <sup>2</sup> | 1.85 - 1.95 ドル  |
| CASM-Ex <sup>1,2</sup>     | 6% - 9%増加       |
| 資本支出                       | 最大 5億 5,000 万ドル |
| 調整済み純負債 <sup>2,3</sup>     | 190 - 195 億ドル   |

<sup>1</sup> 2019年4月～6月期との比較

<sup>2</sup> 非 GAAP 指標

<sup>3</sup> 2021年第2四半期中に受領予定の最大 27 億ドルの PSP3 資金を含む。

## 収益環境

デルタ航空社長のグレン・ホーエンスタイン（Glen Hauenstein）は次のように述べています。「ワクチン接種率が高まり、飛行機での移動制限も緩和され始めたため、空の旅への安心感が高まり、需要も回復傾向にあります。現在、米国内のレジャー旅行予約は2019年と比較して85%まで回復しています。夏のピーク時に向けてレジャー旅行需要が加速すると見ており、5月1日からは中央席のブロックを終了するため座席供給量が増えます。第2四半期には収益が引き続き増加し、2019年と比べて45～50%まで回復すると見込んでいます。」

第1四半期の調整済み営業収益は36億ドルで、2019年第1四半期と比べると65%減ですが、2020年第4四半期から継続的に4ポイント改善しています。デルタ航空は航空会社で唯一中央席のブロックを継続していたため、販売可能輸送容量が55%減となり、2021年第1四半期の旅客収益は2019年第1四半期に比べて70%減となりました。米国内の旅客収益は2019年第1四半期に比べて66%減でしたが、レジャー旅行の需要増により前四半期から5ポイント以上も増加しました。国際線の旅客収益は、渡航制限により引き続き限定的で、2019年第1四半期と比べて81%減少しています。

3月は2月に比べて旅客収益が50%増加しました。レジャー需要の大幅な増加により、通常の季節的傾向よりも15ポイント近く増加しています。購入された航空券から払い戻し分を差し引いた正味現金売上は1月から3月の間に倍増し、引き続き増加しています。法人需要は2019年第1四半期に比べて80%減となりましたが、2月から3月にかけての需要増加率は通常の季節的増加率の倍となり、法人需要も回復の兆しが見られます。

航空券以外の収益は旅客収益を上回り、貨物収益は2019年第1四半期に比べて12%増加しました。一方、ロイヤルティ・プログラムによる収益合計は48%減少しました。アメリカン・エクスプレスによる収益は2019年同期比で23%減少しましたが、カード利用額は引き続き旅客量の増加よりも速いペースで回復しています。

## コストパフォーマンス

デルタ航空の最高財務責任者代行、ゲイリー・チェイス（Gary Chase）は次のように述べています。「デルタ航空のチームがお互いに協力しあってお客様のためにサービスを提供しつつ、素晴らしいコストパフォーマンスを達成してくれていることに感謝しています。回復が本格化する中、財務状況を安定させることから、価値の創出に重点を移し、収益性の回復、キャッシュ創出、バランスシート改善に注力したいと考えています。第2四半期の調整済み税引前損失を10～15億ドルに圧縮し、6月には損益分岐点に到達すると見込んでいます。」

第2四半期の調整済み営業経費合計は31億ドルでした。これには12億ドルのPSP2補助金やその他の新型コロナウイルス関連項目は含まれていません。デルタ航空のCASM（有効座席マイルあたりのコスト）は2019年第1四半期と比べて9%減少しま

した。2019年第1四半期と比べて輸送容量は36%減少しましたが調整済みCASMは4.1%増加しました。燃料費が2019年第1四半期に比べて9億2300万ドル（47%）減少したことや、保守費用や旅客および売上関連費用が38%減少したことがCASM減少につながりました。給与および関連コスト、プロフィットシェア（従業員への利益分配）は、2019年第1四半期と比べて25%減の22億ドルでした。燃料効率（注A参照）は2019年の同期比で12%改善しましたが、その半分近くは機材のリニューアルによるもので、残りは空域の過密状態の解消やロードファクターの低下などの要因によるものです。

2019年同期比の調整済み営業経費は、当初35～40%減と予測されていましたが、33%減となりました。燃料費が上がったため、1月時点の予測に比べて1億ドルの負担増となりました。調整済み燃料価格は、2020年第4四半期と比べて33%増の1ガロン当たり1.91ドルでした。予想より高い市場価格と1ガロン当たり23セント相当の精油所の損失により、当初予測よりも高くなりました。燃料以外の費用は、従業員向けの新型コロナウイルス対策費用（ワクチン、検査、治療など）により、予想より増加しました。

第1四半期の営業外経費は2019年同期比で4300万ドル増加しました。これは主として利息費用の増加によるもので、その一部はビジネスジェットの会社ウィールズアップ（Wheels Up）への投資による利益で相殺されました。

第1四半期中に地域路線を運航する航空会社への費用として分類していた金額の一部を、営業経費の各普通項目に振り分けました。この変更は当該費用の性質をより良く反映したもので、経営陣の捉え方にも合致しています。営業経費に振り分けられた金額は、2020年が約9億ドル（このうち第1四半期分は3億2500万ドル）、2019年が14億ドル（このうち第1四半期分は3億5500万ドル）でした。地域路線航空会社費用として計上したのは、輸送容量購入契約に基づく地域路線航空会社への支払いと、完全子会社である地域路線航空会社エンデバー（Endeavor Air, Inc.）に関する費用です。営業経費項目の割り振り変更の概要については注Cを参照してください。

### バランスシート、キャッシュと流動性

デルタ航空の最高財務責任者代行、ゲイリー・チェイス（Gary Chase）は次のように述べています。「キャッシュフローと収入が大幅に好転し始めたので、負債を減らす努力を始めました。第2四半期が終わるまでには、負債返済と昨年秋からの年金基金支払いの加速により、約100億ドル近い債務を減らす予定です。これは過去10年以上にわたり非常に順調に年金制度を維持し、退職者を保護してきたことを示しています。」

第1四半期末時点における負債およびファイナンスリース借入金の合計は290億ドルでした。調整済み純負債額は191億ドルで、2019年12月と比べて86億ドル増加しました。負債合計の加重平均利息は第1四半期末時点で4.5%でした。第1四半期中にデルタ航空は15億ドルの発着枠、ゲート、および路線のタームローンを前払いしました。2020年第3四半期末から第2四半期末までに支払う返済額と年金額はほぼ100億ドルになる見込みです。

当四半期中に発表したように、デルタ航空は4月1日に年金制度に10億ドルの資金を自発的に投入しました。先ごろ成立した米国救済計画法（American Rescue Plan Act）に基づき、今年後半にさらに最大10億ドルを全額、年金制度に自発的に投入する予定です。こうした多額の資金投入により、将来的な年金の支払いを投資利益でまかなうことができる見込みです。これにより今後は年金制度への現金資金投入が回避できることを期待しています。

第1四半期中の営業活動によるキャッシュフローは、PSP2補助金を含め6億9100万ドルでした。当四半期中のキャッシュバーンは1日当たり平均1100万ドルでした。3月は消費者の間で空の旅に対する安心感が広がり、航空券購入と予約が増加したことで1日当たり400万ドルのキャッシュ創出に転じました。予約の増加により、3四半期連続で減少していたエアトラフィックライアビリティを好転させ、2020年末と比べて8億ドル以上も増加することができました。トラベルクレジットは、エアトラフィックライアビリティの50%近く、1日あたりの予約の約10～15%を占めています。

第1四半期末の流動性資産は166億ドルでした。これには26億ドルのリボルバー枠が含まれています。デルタ航空は第2四半期中に米国財務省から約27億ドルのPSP3補助金を受ける予定です。

## 第 1 四半期中のその他概要

### 企業カルチャーと人材：

- 2021 年 1 月 1 日に従業員をフルタイムの勤務に復帰させ、休職中の 1,700 名のパイロット全員を復職させる計画を発表しました。
- 従業員の保護を最優先とする方針に基づき、2021 年 4 月 15 日現在、従業員の 44%以上にワクチン接種を提供しました。
- ウイルス感染防止のために業界をリードする検査プログラムを実施しており、当四半期中に従業員に対して 13 万回以上の新型コロナウイルス検査を実施しました。
- 4 月に年金制度への 10 億ドルの資金投入と、今年後半に最大 10 億ドル追加投入を行うことを確約しました。
- 全従業員が福利厚生を公平に利用できるようにすることを確約しました。Ready Reserve プログラムを終了し、今年すべてのカスタマーサービス担当者が、ヘルスケアを含むすべての福利厚生の対象となります。
- フォーチュン誌から 10 回目となる「世界で最も賞賛されている航空会社」に選ばれました。
- 業界初のチーフ・ヘルス・オフィサーとしてヘンリー・ティグ博士 (Dr. Henry Ting) を、国際部門担当社長にアラン・ベルマーレ (Alain Bellemare) を、チーフ・ストラテジー・オフィサーにミッシェル・ホーン (Michelle Horn) を迎える、経営体制を強化しました。

### カスタマーエクスペリエンスとロイヤルティ：

- APEX (Airline Passenger Experience Association) から医療機関レベルの清潔さに与えられる「ダイヤモンド」の評価を獲得しました。
- 業界初のステータスアクセラレータを導入し、特典旅行を含むより多くの種類の航空券で、追加で最大 75%のメダリオン会員資格取得必要マイル数・区間数を獲得できるようにしました。
- 2021 年 4 月 14 日から米国内線でスナックと飲料のサービスを再開することを発表しました。また客室乗務員や提携医療機関であるメイヨークリニックからのフィードバックにより、非接触型の決済方法も導入しました。
- 2021 年中に有効期限を迎えるすべての航空券と 2021 年に購入されたすべての航空券の有効期限を 2022 年 12 月 31 日まで延長しました。
- すべての航空券に対して現在実施している手数料免除を 2021 年 4 月 30 日まで延長しました。
- 新たにインタラクティブなデジタルマップを delta.com に導入し、価格や目的地で検索できるようにしました。このツールをサイト内の「トラベルプランニングセンター」に統合することで、渡航規制、検査要件、旅行に関するその他あらゆる情報をワンストップで確認、管理できるようになりました。
- この夏には 9 つの路線を新たに追加し、20 以上の人気観光地への便を増やします。これにより、最近発表したアラスカ便拡大計画が完了します。
- デルタ航空とウェストジェット航空は、ロイヤリティプログラムのエリート会員向け相互特典を開始しました。

### 環境、社会、およびガバナンス：

- 2021 年第 1 四半期中に燃料効率を 2019 年同期比で 12%向上しました。その半分近くは機材のリニューアルによる直接的な効果でした。残りは、空域の過密状態の改善やロードファクターの減少など、一時的な運航面での効果によるものです。
- 専用の再生可能燃料 (SAF) により、航空機の二酸化炭素排出量を削減するため、法人顧客と協力しています。
- デルタ航空が 2020 年 3 月から 12 月の間に排出した 1300 万炭素トンの大半を、高品質の認証済みカーボンオフセットで相殺しました。デルタ航空はリンバラヤ (Limba Raya) およびケオセイマ (Keo Seima) という 2 つのプロジェクトをサポートしました。これはインドネシアとカンボジアのローカルコミュニティ主導の森林保護モデルです。2020 年の当該期間中の残りの二酸化炭素排出量は 2021 年第 2 四半期中に相殺する予定です。

- ジョージア州とアトランタ国際空港とのパートナーシップにより、アトランタ空港内とデルタ航空博物館内に無料の新型コロナウイルスワクチン接種場所を開設し、第1四半期中にデルタ航空従業員を含め57,000回以上のワクチン接種を行いました。
- 職務内容や資格における偏りを減らすため、採用業務を強化しました。公正でインクルーシブな面接を行うために採用マネージャ向けのトレーニングを導入し、候補者や採用する人材のダイバーシティ（多様性）の報告体制を改善しました。

### 給与サポートプログラム／政府からの補助金の経理処理

当四半期中にPSP2補助金のうちの12億ドルを反対勘定として計上し、連結損益計算書では「政府からの補助金計上」として記載しています。PSP2の残りの資金は第2四半期中に計上する予定です。

### 2021年1～3月期の業績

当四半期の業績は主として政府からの補助金計上、未回収の投資利益、負債償還による損失、減損処理および持分法損失、再編費用による調整を行っています。これらについては以下の「調整」に関する説明で後述しています。

| (株式データを除き単位は百万ドル)           | GAAP    |        |         |       |
|-----------------------------|---------|--------|---------|-------|
|                             | 1Q21    | 1Q19   | \$増減    | %増減   |
| 税引前(損失)/利益                  | (1,515) | 946    | (2,461) | NM    |
| 純(損失)/利益                    | (1,177) | 730    | (1,907) | NM    |
| 一株当たり希釈(損失)/利益              | (1.85)  | 1.09   | (2.94)  | NM    |
| 営業収益                        | 4,150   | 10,472 | (6,322) | (60)% |
| 営業経費                        | 5,548   | 9,452  | (3,904) | (41)% |
| 負債とファイナンスリースの債務合計           | 29,043  | 10,764 | 18,279  | NM    |
| 燃料費                         | 1,017   | 1,978  | (961)   | (49)% |
| 有効座席マイル当たりのコスト(CASM)(セント)   | 13.83   | 15.14  | (1.31)  | (9)%  |
| 有効座席マイル当たりの売上合計(TRASM)(セント) | 10.34   | 16.78  | (6.44)  | (38)% |
| 1ガロン当たりの平均燃料価格              | 1.87    | 2.06   | (0.19)  | (9)%  |

| (株式データを除き単位は百万ドル)     | 調整済み    |        |         |       |
|-----------------------|---------|--------|---------|-------|
|                       | 1Q21    | 1Q19   | \$増減    | %増減   |
| 税引前(損失)/利益            | (2,919) | 831    | (3,750) | NM    |
| 純(損失)/利益              | (2,256) | 639    | (2,895) | NM    |
| 一株当たり希釈(損失)/利益        | (3.55)  | 0.96   | (4.51)  | NM    |
| 営業収益                  | 3,610   | 10,381 | (6,771) | (65)% |
| 営業経費                  | 6,261   | 9,354  | (3,093) | (33)% |
| 調整済み純負債               | 19,102  | 10,198 | 8,904   | 87%   |
| 燃料費                   | 1,040   | 1,963  | (923)   | (47)% |
| 調整済みCASM(セント)         | 15.61   | 14.99  | 0.62    | 4%    |
| 連結単位コスト(CASM-Ex)(セント) | 13.01   | 11.49  | 1.52    | 13%   |
| 調整済みTRASM(セント)        | 9.00    | 16.63  | (7.63)  | (46)% |
| 1ガロン当たりの平均燃料価格        | 1.91    | 2.04   | (0.13)  | (6)%  |

## デルタ航空について

デルタ航空（NYSE: DAL）は安全、イノベーション、信頼性、カスタマーエクスペリエンスにおいて業界をリードする米国のグローバルエアラインです。世界中に従業員を擁し、定評のあるカスタマーサービスを維持しながら、優れた運航実績においても過去 10 年間航空業界をリードしています。

お客様と従業員の健康と安全性が最優先課題となった今日、デルタ航空では、新型コロナウイルス発生以降、いち早く人との間隔をあける施策を講じ、清潔さの業界基準を一新しました。他にも安全で快適な旅行体験を提供するため、数々の対策を実施しています。

デルタ航空は、世界中の人と文化をつなぐことを使命とし、多様性のある世界に対する理解を推進し、ソーシャルグッドの推進者としての役割を果たすべく努力しています。

## 将来予想に関する記述

弊社の将来的な推定値、期待値、信条、意図、予測、戦略など、歴史的な事実ではないこのプレスリリースにおける記述は、1993 年の証券法とその改定版、1934 年の証券取引法とその改定版、1995 年私募証券訴訟改革法で定義されている「将来予想に関する記述」と見なす必要があります。この種の記述内容は保証されておらず、成果を約束するものではありません。すべての将来予想に関する記述には複数のリスクと不確定要素が関連しており、将来予測に関する記述で反映または示唆された推定値、期待値、信条、意図、予測、目標、願望、コミットメント、戦略と大きく異なる場合があります。実績と将来予想に関する記述の間に相違を発生させる危険性および不確実性には、新型コロナウイルスのパンデミックが弊社事業に及ぼす深刻な悪影響、パンデミックへの対応のための多額の負債、弊社の融資契約における財務その他の条項の違反、弊社の航空機が関与する事故によって発生する可能性のある影響、弊社の情報技術システムのセキュリティ侵害または不備、弊社が依存している技術システムのセキュリティ侵害または不備、弊社の情報技術インフラストラクチャの中断、弊社の運営上の技術依存度、他国の航空会社とのビジネス上の関係および当該企業への投資、弊社が依存している第三者の業務上または経営上の深刻な中断による影響、無形資産または長期資産を完全に活用できない状況、労働問題、天候、自然災害、季節性による弊社事業への影響、航空機燃料費と燃料の可用性、モノロートレイナー精油所での大規模な損害賠償に対する保険適用能力の欠如、再生可能燃料標準規制に関連するコストを含むトレイナー精油所に対する環境規制の影響、弊社の経営陣、主要な従業員および企業カルチャーを維持する能力、大規模な非難や中傷のリスクなど企業としての評判やブランドが大きく棄損される行為、テロ攻撃や地域紛争による影響、航空産業における競争状態、弊社が就航している主要空港におけるサービスの中断または混乱、運航している航空機やエンジンの種類に関連する深刻な問題、弊社事業に対する大幅な行政規制の影響、弊社事業に対する環境規制や気象変動リスクの影響、弊社が事業を展開している市場の経済状況または政情悪化がありますが、これらに限定されません。

実績と将来予想に関する記述の間に相違を発生させる、危険性および不確実性に関する追加情報については、2020 年 1 月 1 日～12 月 31 日会計年度の Form 10-K に記載された弊社の年次報告など、弊社の米国証券取引委員会関連ファイルに記載されています。なお弊社の将来予測に関する記述は本プレスリリース発行日現在の弊社の観点を示すもので、現時点では法律で定められた場合を除き、更新の意図がないため、過度に依存することのないようご注意ください。

**デルタ航空  
連結損益計算書  
(未監査)**

| (株式データを除き単位は百万ドル)     | 3月31日     |          |            |        |
|-----------------------|-----------|----------|------------|--------|
|                       | までの3ヶ月間   |          |            |        |
|                       | 2021年     | 2019年    | \$増減       | %増減    |
| <b>営業収益：</b>          |           |          |            |        |
| 旅客                    | \$ 2,748  | \$ 9,254 | \$ (6,506) | (70)%  |
| 貨物                    | 215       | 192      | 23         | 12%    |
| その他                   | 1,187     | 1,026    | 161        | 16%    |
| 営業収益合計                | 4,150     | 10,472   | (6,322)    | (60)%  |
| <b>営業経費：</b>          |           |          |            |        |
| 給与および関連コスト            | 2,202     | 2,732    | (530)      | (19)%  |
| 航空機用燃料と関連税            | 1,017     | 1,978    | (961)      | (49)%  |
| 付属事業と精油所              | 706       | 351      | 355        | NM     |
| 委託サービス                | 519       | 709      | (190)      | (27)%  |
| 着陸料およびその他賃料           | 493       | 524      | (31)       | (6)%   |
| 減価償却                  | 492       | 615      | (123)      | (20)%  |
| 地方路線キャリア費用            | 401       | 538      | (137)      | (25)%  |
| 航空機メンテナンス材料および外部修理    | 294       | 476      | (182)      | (38)%  |
| 旅客サービス                | 118       | 288      | (170)      | (59)%  |
| 旅客コミッションおよびその他販売経費    | 110       | 474      | (364)      | (77)%  |
| 航空機賃料                 | 104       | 102      | 2          | 2%     |
| 再編費用                  | (44)      | —        | (44)       | NM     |
| 政府からの補助金計上            | (1,186)   | —        | (1,186)    | NM     |
| プロフィットシェアリング          | —         | 220      | (220)      | (100)% |
| その他                   | 322       | 445      | (123)      | (28)%  |
| 営業経費合計                | 5,548     | 9,452    | (3,904)    | (41)%  |
| <b>営業（損失）／利益</b>      | (1,398)   | 1,020    | (2,418)    | NM     |
| <b>営業外経費：</b>         |           |          |            |        |
| 支払い利子、正味              | (361)     | (83)     | (278)      | NM     |
| 減損処理および持分法損失          | (54)      | (54)     | —          | —%     |
| 投資による利益、正味            | 262       | 100      | 162        | NM     |
| 雑勘定、正味                | 36        | (37)     | 73         | NM     |
| 営業外経費合計、正味            | (117)     | (74)     | (43)       | 58%    |
| <b>(損失)／所得税引前利益</b>   | (1,515)   | 946      | (2,461)    | NM     |
| <b>所得税控除／(引当)</b>     | 338       | (216)    | 554        | NM     |
| <b>純（損失）／利益</b>       | (1,177)   | 730      | (1,907)    | NM     |
| <b>一株当たり基本（損失）／利益</b> | \$ (1.85) | \$ 1.10  |            |        |
| <b>一株当たり希釈（損失）／利益</b> | \$ (1.85) | \$ 1.09  |            |        |
| <b>株式発行高基本加重平均</b>    | 636       | 665      |            |        |
| <b>株式発行高希釈加重平均</b>    | 636       | 667      |            |        |

デルタ航空  
旅客収益  
(未監査)

| (単位：百万ドル)                  | 3月31日までの<br>3ヶ月間 |                 |                   |              |
|----------------------------|------------------|-----------------|-------------------|--------------|
|                            | 2021年            | 2019年           | \$増減              | %増減          |
| 航空券 - メインキャビン              | \$ 1,399         | \$ 4,721        | \$ (3,322)        | (70)%        |
| 航空券 - ビジネスクラスおよびプレミアムプロダクト | 878              | 3,267           | (2,389)           | (73)%        |
| ロイヤルティトラベルアワード             | 241              | 692             | (451)             | (65)%        |
| 旅行関連サービス                   | 230              | 574             | (344)             | (60)%        |
| <b>旅客収益合計</b>              | <b>\$ 2,748</b>  | <b>\$ 9,254</b> | <b>\$ (6,506)</b> | <b>(70)%</b> |

デルタ航空  
その他収益  
(未監査)

| (単位：百万ドル)      | 3月31日までの<br>3ヶ月間 |                 |               |            |
|----------------|------------------|-----------------|---------------|------------|
|                | 2021年            | 2019年           | \$増減          | %増減        |
| 付属事業と精油所       | \$ 726           | \$ 369          | \$ 357        | 97%        |
| ロイヤルティプログラム    | 368              | 474             | (106)         | (22)%      |
| 雑勘定            | 93               | 183             | (90)          | (49)%      |
| <b>その他収益合計</b> | <b>\$ 1,187</b>  | <b>\$ 1,026</b> | <b>\$ 161</b> | <b>16%</b> |

デルタ航空  
収益合計  
(未監査)

| 収益               | 増(減)            |                          |              |              |              |
|------------------|-----------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|
|                  | 1Q21<br>(百万ドル)  | 2021年第1四半期と2019年第1四半期の比較 |              |              |              |
|                  |                 | 増減<br>2019年との<br>比較      | 単位収益         | イールド         | 輸送容量         |
| 米国内線             | \$ 2,280        | (66)%                    | (53)%        | (21)%        | (27)%        |
| 大西洋路線            | 142             | (87)%                    | (59)%        | 1%           | (68)%        |
| 中南米路線            | 264             | (69)%                    | (65)%        | (26)%        | (11)%        |
| 太平洋路線            | 62              | (89)%                    | (65)%        | 77%          | (69)%        |
| <b>旅客合計</b>      | <b>\$ 2,748</b> | <b>(70)%</b>             | <b>(54)%</b> | <b>(15)%</b> | <b>(36)%</b> |
| <b>貨物収益</b>      | <b>215</b>      | <b>12%</b>               |              |              |              |
| <b>その他収益</b>     | <b>1,187</b>    | <b>16%</b>               |              |              |              |
| <b>収益合計</b>      | <b>\$ 4,150</b> | <b>(60)%</b>             | <b>(38)%</b> |              |              |
| サードパーティへの精油所売上   | (540)           |                          |              |              |              |
| <b>収益合計、調整済み</b> | <b>\$ 3,610</b> | <b>(65)%</b>             | <b>(46)%</b> |              |              |



**デルタ航空**  
**統計サマリー**  
**(未監査)**

|                               | 3月31日までの<br>3ヶ月間 |         | 増減       |
|-------------------------------|------------------|---------|----------|
|                               | 2021年            | 2019年   |          |
| 旅客マイル売上 (百万)                  | 17,948           | 51,617  | (65) %   |
| 有効座席マイル (百万)                  | 40,118           | 62,416  | (36) %   |
| 旅客マイル利回り (セント)                | 15.31            | 17.93   | (15) %   |
| 有効座席マイル当たりの旅客売上 (セント)         | 6.85             | 14.83   | (54) %   |
| 有効座席マイル当たりの売上合計 (セント)         | 10.34            | 16.78   | (38) %   |
| 調整済み TRASM - 注 B 参照 (セント)     | 9.00             | 16.63   | (46) %   |
| 有効座席マイル当たりのコスト (セント)          | 13.83            | 15.14   | (9) %    |
| CASM-Ex - 注 B 参照 (セント)        | 13.01            | 11.49   | 13 %     |
| CASM、調整済み - 注 B 参照 (セント)      | 15.61            | 14.99   | 4 %      |
| 搭乗率                           | 45 %             | 83 %    | (38) pts |
| 消費燃料 (百万ガロン)                  | 545              | 962     | (43) %   |
| 1 ガロン当たりの平均燃料価格               | \$ 1.87          | \$ 2.06 | (9) %    |
| 燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 B 参照 | \$ 1.91          | \$ 2.04 | (6) %    |

デルタ航空  
連結キャッシュフロー計算書  
(未監査)

| (単位：百万ドル)                          | 3月31日までの<br>3ヶ月間 |                |
|------------------------------------|------------------|----------------|
|                                    | 2021年            | 2019年          |
| <b>営業活動によるキャッシュフロー：</b>            |                  |                |
| 純（損失）利益                            | \$ (1,177)       | \$ 730         |
| 減価償却                               | 492              | 615            |
| エアートラフィックライアビリティの変更分               | 811              | 1,938          |
| プロフィットシェアリングの変更分                   | —                | (1,069)        |
| 政府からの補助金繰延分                        | 847              | —              |
| バランスシートその他の変更、正味                   | (282)            | (272)          |
| <b>営業活動によるキャッシュフロー、正味</b>          | <b>691</b>       | <b>1,942</b>   |
| <b>投資活動によるキャッシュフロー：</b>            |                  |                |
| 不動産と機材の追加：                         |                  |                |
| 前払い返金／（支払い）を含む航空機材                 | (132)            | (1,059)        |
| 不動産および技術を含む装置                      | (306)            | (301)          |
| 短期投資の購入                            | (3,161)          | —              |
| 短期投資の償還                            | 3,371            | 206            |
| その他（正味）                            | 168              | 58             |
| <b>投資活動に使用したキャッシュフロー（正味）</b>       | <b>(60)</b>      | <b>(1,096)</b> |
| <b>財務活動によるキャッシュフロー：</b>            |                  |                |
| 短期債務による収益                          | —                | 1,750          |
| 長期債務による収益                          | 924              | 500            |
| 負債とファイナンスリースの債務返済                  | (1,775)          | (1,285)        |
| 普通株の買戻し                            | —                | (1,325)        |
| 配当金                                | —                | (233)          |
| その他（正味）                            | 61               | (16)           |
| <b>財務活動に使用したキャッシュフロー（正味）</b>       | <b>(790)</b>     | <b>(609)</b>   |
| <b>現金と現金同等物、制限付き預金の増加／（減少）（正味）</b> | <b>(159)</b>     | <b>237</b>     |
| 期首時の現金および現金同等物、制限付き預金              | 10,055           | 2,748          |
| 期末時の現金および現金同等物、制限付き預金              | <b>9,896</b>     | <b>2,985</b>   |

以下の表は、連結バランスシートに記載した現金、現金同等物、制限付き預金を、上記に記載した各合計金額と照合したものです。

|                       |    |              |                 |
|-----------------------|----|--------------|-----------------|
| <b>流動資産：</b>          |    |              |                 |
| 現金等価額                 | \$ | 8,460        | \$ 1,910        |
| 前払い費用その他に含まれている制限付き預金 |    | 213          | 57              |
| <b>その他の資産：</b>        |    |              |                 |
| 空港建設用の制限付き預金          |    | 1,223        | 1,018           |
| 現金、現金同等物、および制限付き預金合計  | \$ | <b>9,896</b> | <b>\$ 2,985</b> |

**デルタ航空  
連結バランスシート  
(未監査)**

| (単位：百万ドル)             | 2021年<br>3月31日   | 2020年<br>12月31日  |
|-----------------------|------------------|------------------|
| <b>資産の部</b>           |                  |                  |
| <b>流動資産：</b>          |                  |                  |
| 現金等価額                 | \$ 8,460         | \$ 8,307         |
| 短期投資                  | 5,575            | 5,789            |
| 売掛金（正味）               | 1,837            | 1,396            |
| 燃料インベントリ              | 457              | 377              |
| 消耗品とサブラインベントリ（正味）     | 371              | 355              |
| 前払い費用とその他の項目          | 1,153            | 1,180            |
| 流動資産合計                | <u>17,853</u>    | <u>17,404</u>    |
| <b>不動産と機材（正味）：</b>    |                  |                  |
| 不動産と機材（正味）            | <u>26,862</u>    | <u>26,529</u>    |
| <b>その他の資産：</b>        |                  |                  |
| オペレーティングリースの使用権資産     | 5,577            | 5,733            |
| 営業権                   | 9,753            | 9,753            |
| 識別可能な無形資産（正味）         | 6,009            | 6,011            |
| 空港建設用の制限付き預金          | 1,223            | 1,556            |
| 株式投資                  | 1,929            | 1,665            |
| 繰延所得税（正味）             | 2,306            | 1,988            |
| その他の固定資産              | 1,571            | 1,357            |
| その他の資産合計              | <u>28,368</u>    | <u>28,063</u>    |
| 資産合計                  | <u>\$ 73,083</u> | <u>\$ 71,996</u> |
| <b>負債および資本の部</b>      |                  |                  |
| <b>流動負債：</b>          |                  |                  |
| 負債とファイナンスリース返済        | \$ 2,983         | \$ 1,732         |
| オペレーティングリースの当期満期分     | 653              | 678              |
| エアートラフィックライアビリティ      | 5,105            | 4,044            |
| 買掛金                   | 3,432            | 2,840            |
| 未払い給与と関連する福利厚生        | 2,182            | 2,086            |
| ロイヤルティプログラム繰延収益       | 2,439            | 1,777            |
| 給油カード債務               | 1,100            | 1,100            |
| その他の未払い負債             | 2,794            | 1,670            |
| 流動負債合計                | <u>20,688</u>    | <u>15,927</u>    |
| <b>非流動負債：</b>         |                  |                  |
| 負債およびファイナンスリース        | 26,061           | 27,425           |
| 非流動エアートラフィックライアビリティ   | 250              | 500              |
| 年金、退職後、および関連する福利厚生    | 10,396           | 10,630           |
| ロイヤルティプログラム繰延収益       | 4,846            | 5,405            |
| 当期満期分以外のオペレーティングリース   | 5,568            | 5,713            |
| その他の非流動負債             | 4,792            | 4,862            |
| 非流動負債合計               | <u>51,913</u>    | <u>54,535</u>    |
| <b>コミットメントと有事への対応</b> |                  |                  |
| <b>自己資本：</b>          |                  |                  |
|                       | 482              | 1,534            |
| 負債および資本合計             | <u>\$ 73,083</u> | <u>\$ 71,996</u> |

**注 A：** 予定輸送容量は有効座席マイルまたは ASM と呼ばれるもので、これまで輸送容量を示す指標として提示してまいりました。これは対象期間中の旅客輸送に利用可能な座席数合計に同期中に運航したマイル数合計を乗じたものです。販売可能輸送容量はブロックしている座席による影響を考慮した後の有効座席マイル数を指します。統計サマリーと注 B に記載したすべての数値を含む本リリースにおける費用と収益単位の指標は、予定輸送容量に基づいて計算しています。燃料効率とは当該期間中の燃料消費率の変動率を指します。これは消費した燃料ガロン数を ASM で割って算出します。

**注 B：** GAAP に基づかない財務措置の調整内容を下表に示します。また、デルタ航空がそのような措置を講じる理由について、以下に説明します。丸め処理によって計算結果が一致しないことがあります。

デルタ航空では、「連結財務諸表」から派生する情報（GAAP に基づかない財務措置）を利用する場合がありますが、それは米国で一般に公正妥当と認められた会計原則（GAAP）に従って提示されていません。証券取引委員会の規定に基づき、GAAP に基づかない財務措置は、GAAP に従って準備された結果とともに考慮すべきですが、GAAP の結果を置き換えたり、それよりも優れたものとして考えるべきではありません。本書で使用している GAAP に基づかない財務措置を、最も類似する GAAP 財務措置と比較した調整内容を下表に示します。

**将来予想：** 以下を含む調整項目は期末まで不明で、多額な場合があるため、デルタ航空では GAAP に基づかない財務措置による将来的な調整を行うことができません。

**税引前（損失）／利益、純（損失）／利益、および一株当たり希釈（損失）／利益、調整済み**：過去の期間との比較のために、当四半期中の税引前（損失）／利益、純（損失）／利益、および一株当たり希釈（損失）／利益、調整済みの数値には、新型コロナウイルスによる影響や対応に直接関連する以下の項目を含んでいません。

再編費用：2020年中に再編費用を計上しましたが、これには新型コロナウイルスのパンデミックへの対応のための戦略的意思決定に伴う費用計上分が含まれていました。2021年第1四半期中に当該再編費用の一部に対して4400万ドルの調整を行い、計上費用の変更を行いました。

政府からの補助金計上：最初の給与サポートプログラム拡張から12億ドルの補助金を反対勘定として計上しました。補助金の対象期間に応じて、補助金の一部を反対勘定として計上しています。最初の給与サポートプログラム拡張によるすべての補助金を2021年末までに使用する予定です。

減損処理および持分法損失：この調整は持分法による被投資会社が計上した弊社株の損失に関連するものです。

負債の償却による損失：この調整は新型コロナウイルスのパンデミック中に発生した負債の一部を早期償還に関連するものです。

また以下の項目についても税引前（損失）／利益、純（損失）／利益、および一株当たり希釈（損失）／利益を調整し、以下の目的で調整後の税引前（損失）／利益、純（損失）／利益、および一株当たり希釈（損失）／利益を特定しています。調整済みの純（損失）／利益には所得税課税のための調整が含まれています。

ヘッジのMTM調整および支払額：評価替え（「MTM」）調整額とは、決算期以外の期間に記録された評価額の変化を指します。評価額のこのような変化は、必ずしも約定取引期間内の基礎となるヘッジの実際の実支払額を示すものではありません。支払額とは該当する期間中にヘッジ契約に対して受領または支払った現金を指します。

株式投資MTM調整：投資家の皆様が当該期間中の弊社の主要な業務実績をより良く理解・分析できるように、持分法による被投資会社であるヴァージンアトランティックのヘッジポートフォリオについて弊社株式投資相当分のMTM調整を行っています（営業外経費として計上）。

投資のMTM調整：株式投資による未実現損益の評価額を営業外費用に計上しています。この種の損益は株式の価格、外国為替の変動、株式未公開の企業についてはその他の評価方法によっても変動します。投資家の皆様が弊社の主要な業務実績をより良く理解・分析できるように、この種の利益／損失調整を行っています。

デルタ・プライベートジェットに関する調整：2020年1月にデルタ・プライベートジェットとウィールズアップを統合したため、比較の際は2019年の業績からデルタ・プライベートジェットの影響を除外しました。

|                   | 2021年3月31日<br>までの3ヶ月間 |        |            | 2021年3月31日<br>までの3ヶ月間 |
|-------------------|-----------------------|--------|------------|-----------------------|
|                   | 税引前<br>損失             | 所得税    | 純損失        | 純損失<br>希釈後、一株当たり      |
|                   |                       |        |            |                       |
| (株式データを除き単位は百万ドル) |                       |        |            |                       |
| GAAP              | \$ (1,515)            | \$ 338 | \$ (1,177) | \$ (1.85)             |
| 以下調整済み：           |                       |        |            |                       |
| 再編費用              | (44)                  | 10     | (34)       |                       |
| 政府からの補助金計上        | (1,186)               | 276    | (910)      |                       |
| 減損処理および持分法損失      | 54                    | (12)   | 42         |                       |
| 負債の償却による損失        | 56                    | (13)   | 43         |                       |
| ヘッジのMTM調整および支払額   | (23)                  | 5      | (18)       |                       |
| 投資のMTM調整          | (262)                 | 59     | (203)      |                       |
| GAAPに基づかない        | \$ (2,919)            | \$ 663 | \$ (2,256) | \$ (3.55)             |

|                          | 2019年3月31日<br>までの3ヶ月間 |          |        | 2019年3月31日<br>までの3ヶ月間 |
|--------------------------|-----------------------|----------|--------|-----------------------|
|                          | 税引前<br>利益             | 所得税      | 純益     | 純益<br>希釈後、一株当たり       |
|                          |                       |          |        |                       |
| (株式データを除き単位は百万ドル)        |                       |          |        |                       |
| GAAP                     | \$ 946                | \$ (216) | \$ 730 | \$ 1.09               |
| 以下調整済み：                  |                       |          |        |                       |
| ヘッジのMTM調整および支払額          | 8                     | (2)      | 6      |                       |
| 株式投資MTM調整                | (21)                  | 5        | (16)   |                       |
| 投資のMTM調整                 | (100)                 | 20       | (80)   |                       |
| Delta Private Jetsに関する調整 | (1)                   | —        | (1)    |                       |
| GAAPに基づかない               | \$ 831                | \$ (193) | \$ 639 | \$ 0.96               |

**調整済み営業収益、および有効座席マイル当たりの収益合計(TRASM)：**次のような理由でサードパーティへの精油所売上による営業収益と TRASM を調整しています。前述の調整済み税引前（損失）／利益、純（損失）／利益、および一株当たり希釈（損失）／利益で記載したのと同様な理由により、デルタ・プライベートジェットの売上について調整を行っています。

サードパーティへの精油所売上。サードパーティへの精油所売上は航空機部門とは関係ないため、これを考慮して営業収益と TRASM を調整し、調整済みの営業収益と調整済みの TRASM を特定しました。したがって調整済みの営業収益と調整済みの TRASM は、デルタ航空の航空事業による売上を航空業界の他社と比較する上で有意義なものになります。

| (単位：百万ドル)            | 3ヶ月間                |                     |                     | 2021年<br>第1四半期と<br>2019年第1<br>四半期の比較<br>%増減 |
|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---|
|                      | 2021年1月1日～<br>3月31日 | 2019年4月1日～<br>6月30日 | 2019年1月1日～<br>3月31日 |   |
| 営業収益                 | \$ 4,150            | \$ 12,536           | \$ 10,472           |   |
| 以下調整済み：              |                     |                     |                     |   |
| サードパーティの精油所売上        | (540)               | (40)                | (48)                |   |
| デルタ・プライベートジェットに関する調整 | —                   | (49)                | (43)                |   |
| <b>調整済み営業収益</b>      | <b>\$ 3,610</b>     | <b>\$ 12,448</b>    | <b>\$ 10,381</b>    | <b>(65)%</b>                                |

| (単位：百万ドル)            | 3ヶ月間                  |                       | 増減           |
|----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|
|                      | 2020年10月1日～<br>12月31日 | 2019年10月1日～<br>12月31日 |              |
| 営業収益                 | \$ 3,973              | \$ 11,439             |              |
| 以下調整済み：              |                       |                       |              |
| サードパーティの精油所売上        | (441)                 | (2)                   |              |
| デルタ・プライベートジェットに関する調整 | —                     | (53)                  |              |
| <b>調整済み営業収益</b>      | <b>\$ 3,532</b>       | <b>\$ 11,384</b>      | <b>(69)%</b> |

|                      | 3ヶ月間                |                     | 増減           |
|----------------------|---------------------|---------------------|--------------|
|                      | 2021年1月1日～<br>3月31日 | 2019年1月1日～<br>3月31日 |              |
| TRASM (セント)          | 10.34               | 16.78               |              |
| 以下調整済み：              |                     |                     |              |
| サードパーティの精油所売上        | (1.35)              | (0.08)              |              |
| デルタ・プライベートジェットに関する調整 | —                   | (0.07)              |              |
| <b>調整済み TRASM</b>    | <b>9.00</b>         | <b>16.63</b>        | <b>(46)%</b> |

調整済み営業経費および調整済み CASM : 税引前 (損失) / 利益、純 (損失) / 利益、および一株当たり希釈 (損失) / 利益、調整済みの項で説明したように、当四半期の調整済み営業経費と調整済み CASM には新型コロナウイルスの影響と対応に直接関連する項目は含まれていません。税引前 (損失) / 利益、純 (損失) / 利益、および一株当たり希釈 (損失) / 利益、調整済み、調整済み営業収益、および調整済み TRASM の項で記載したのと同じ理由によって、ヘッジの MTM 調整と支払額、サードパーティへの精油所売上、Delta Private Jets に関する営業経費と CASM を調整しています。

|                              | 営業経費                |                     | CASM                |                     |
|------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
|                              | 3ヶ月間                |                     | 3ヶ月間                |                     |
|                              | 2021年1月1日<br>~3月31日 | 2019年1月1日<br>~3月31日 | 2021年1月1日<br>~3月31日 | 2019年1月1日<br>~3月31日 |
| (営業経費の単位: 百万ドル、CASMの単位: セント) |                     |                     |                     |                     |
| GAAP                         | \$ 5,548            | \$ 9,452            | 13.83               | 15.14               |
| 以下調整済み:                      |                     |                     |                     |                     |
| 再編費用                         | 44                  | —                   | 0.11                | —                   |
| 政府からの補助金計上                   | 1,186               | —                   | 2.96                | —                   |
| ヘッジの MTM 調整および支払額            | 23                  | (8)                 | 0.06                | (0.01)              |
| サードパーティの精油所売上                | (540)               | (48)                | (1.35)              | (0.08)              |
| デルタ・プライベートジェットに関する調整         | —                   | (42)                | —                   | (0.07)              |
| GAAP に基づかない                  | \$ 6,261            | \$ 9,354            | 15.61               | 14.99               |

**キャッシュ（バーン）／創出：**キャッシュ（バーン）／創出の提示は、投資家の皆様が弊社による流動性維持／キャッシュ創出能力を判断する上で同指標が役立つと経営陣が考えているためです。デルタ航空はキャッシュ（バーン）／創出を次のように定義しています。営業活動によるキャッシュフロー（正味）と投資活動によるキャッシュフロー（正味）に対して以下の調整を行ったもの：(i) 短期投資の償還（正味）、(ii) 戦略的投資、(iii) 特定の空港建設プロジェクトなどに関連するキャッシュフロー（正味）、(iv) 航空機の融資借入金、(v) 政府の補助金受領、(vi) 希望退職や早期退職プログラムに関連する費用など、主要業務に関係のないその他の費用。調整には以下が含まれています。

短期投資の償還（正味）：短期投資の償還（正味）は、収益と損失を含む当期間中の投資および有価証券の正味購入・売却金額を表します。これに伴う調整により、投資家の皆様が営業活動で得たフリーキャッシュフローの状況をよりよく理解できると考えたからです。

戦略的投資および関連費用：他の航空会社への投資および関連する取引に関するキャッシュフローは GAAP では投資活動に含まれています。この活動については調整を行うことで、航空業界他社との有意義な比較が行えます。

特定空港の建設プロジェクト等に関連する正味キャッシュフロー：特定空港の建設プロジェクトに関連するキャッシュフローを、GAAP の運転支出および資本支出に含んでいます。これらの項目は主として空港建設に限定された現金でまかなわれましたが、これらについて調整することで、投資家の皆様が提示している期間内の業務に大きく関連する、デルタ航空のフリーキャッシュフローと資本支出についてよりよく理解できるようになると考えました。

航空機の融資借入：投資活動によるキャッシュフローのうち当期中に全額借り入れた航空機購入に関連する投資活動によるものは、1 日当たりのキャッシュバーンを計算する際のフリーキャッシュフローからは除外しています。これは主要業務によるキャッシュフローを理解しやすくするためです。

政府からの補助金受領：PSP 拡張補助金受領に関連するキャッシュフローは、GAAP の業績では営業活動として報告されています。1 日当たりのキャッシュバーン計算時にこの項目のキャッシュフローを調整することで、主要業務によるキャッシュフローが理解しやすくしています。

希望退職プログラム：2020 年中に社員に提供した希望退職と早期退職プログラムによるキャッシュフローは、GAAP の業績では営業活動として報告しています。1 日当たりのキャッシュバーン計算時にこの項目のキャッシュフローを調整することで、主要業務によるキャッシュフローが理解しやすくしています。

| (単位：百万ドル)                     | 2021 年 3 月 31 日 |         | 2021 年 3 月 31 日 |         |
|-------------------------------|-----------------|---------|-----------------|---------|
|                               | までの 3 ヶ月間       |         | までの 1 ヶ月間       |         |
| 営業活動によるキャッシュフロー、正味            | \$              | 691     | \$              | 1,079   |
| 投資活動によって得た（使用した）キャッシュフロー、正味   |                 | (60)    |                 | 419     |
| 調整：                           |                 |         |                 |         |
| 短期投資の償還（正味）                   |                 | (210)   |                 | (531)   |
| 戦略的投資および関連費用                  |                 | (19)    |                 | —       |
| 特定空港の建設プロジェクト等に関連する正味キャッシュフロー |                 | 308     |                 | 62      |
| フリーキャッシュフロー合計                 | \$              | 710     | \$              | 1,030   |
| 航空機の融資借入                      |                 | 170     |                 | 57      |
| 政府からの補助金受領                    |                 | (2,033) |                 | (1,001) |
| 希望退職プログラム                     |                 | 144     |                 | 43      |
| 調整済みフリーキャッシュフロー               | \$              | (1,009) | \$              | 128     |
| 当四半期中の日数                      |                 | 90      |                 | 31      |
| 1 日当たりの平均キャッシュ（バーン）／創出        | \$              | (11)    | \$              | 4       |



**調整済みの負債総額**：デルタ航空では金融債務の予測値を提示するために、調整済みの負債やファイナンスリースに加え、航空機のレンタル料を含む、調整済みの負債総額を採用しています。デルタ航空は調整済みの負債合計総額から現金、現金相当物および短期投資、LGA 制限付き現金を減額しています。その結果、調整済みの負債総額は、負債を満たすのに必要な資本額を示すことになります。経営陣は同測定基準により、投資家が弊社の全体的な負債状況を評価するのに役立つと考えています。

| (単位：百万ドル)                          | 2021年3月31日 |          |
|------------------------------------|------------|----------|
| 負債とファイナンスリースの債務                    | \$         | 29,043   |
| プラス：売上-リースバック融資負債                  |            | 2,271    |
| プラス：未償却割引／（プレミアム）および債権発行費用（正味）、その他 |            | 226      |
| 調整済み負債とファイナンスリースの債務                | \$         | 31,540   |
| プラス：7x 型の 12 ヶ月間の航空機レンタル料を追加       |            | 2,819    |
| 調整済み負債総額                           | \$         | 34,359   |
| 現金、現金相当物、短期投資を除外                   |            | (14,035) |
| マイナス：LGA 制限付き現金                    |            | (1,223)  |
| 調整済み純負債                            | \$         | 19,102   |

| (単位：百万ドル)                          | 2019年12月31日 |         |
|------------------------------------|-------------|---------|
| 負債とファイナンスリースの債務                    | \$          | 11,160  |
| プラス：未償却割引／（プレミアム）および債権発行費用（正味）、その他 |             | (115)   |
| 調整済み負債とファイナンスリースの債務                | \$          | 11,044  |
| プラス：7x 型の 12 ヶ月間の航空機レンタル料を追加       |             | 2,963   |
| 調整済み負債総額                           | \$          | 14,007  |
| 現金、現金相当物、短期投資を除外                   |             | (2,882) |
| マイナス：LGA 制限付き現金                    |             | (636)   |
| 調整済み純負債                            | \$          | 10,489  |

| (単位：百万ドル)                          | 2019年3月31日 |         |
|------------------------------------|------------|---------|
| 負債とファイナンスリースの債務                    | \$         | 10,764  |
| プラス：未償却割引／（プレミアム）および債権発行費用（正味）、その他 |            | (82)    |
| 調整済み負債とファイナンスリースの債務                | \$         | 10,683  |
| プラス：7x 型の 12 ヶ月間の航空機レンタル料を追加       |            | 2,809   |
| 調整済み負債総額                           | \$         | 13,492  |
| 現金、現金相当物、短期投資を除外                   |            | (1,910) |
| マイナス：LGA 制限付き現金                    |            | (1,383) |
| 調整済み純負債                            | \$         | 10,198  |

**1 ガロン当たりの調整済み平均燃料価格**：調整済み税引前（損失）／利益、純（損失）／利益、一株当たり希釈（損失）／利益に関する説明と同じ理由で、ヘッジの MTM 調整および支払額とデルタ・プライベートジェットに関する燃料費用の調整を行っています。

|                        | 1 ガロン当たりの平均燃料価格 |                  |                |                |                  |                |
|------------------------|-----------------|------------------|----------------|----------------|------------------|----------------|
|                        | 3ヶ月間            |                  |                | 3ヶ月間           |                  |                |
|                        | 1月1日～<br>3月31日  | 10月1日～<br>12月31日 | 1月1日～<br>3月31日 | 1月1日～<br>3月31日 | 10月1日～<br>12月31日 | 1月1日～<br>3月31日 |
| (ガロン当たりのデータを除き単位は百万ドル) | 2021年           | 2020年            | 2019年          | 2021年          | 2020年            | 2019年          |
| 燃料費合計                  | \$ 1,017        | \$ 723           | \$ 1,978       | \$ 1.87        | \$ 1.45          | \$ 2.06        |
| ヘッジの MTM 調整および支払額      | 23              | (6)              | (8)            | 0.04           | (0.01)           | (0.01)         |
| デルタ・プライベートジェットに関する調整   | —               | —                | (7)            | —              | —                | (0.01)         |
| 調整済みの燃料費合計             | \$ 1,040        | \$ 717           | \$ 1,963       | \$ 1.91        | \$ 1.44          | \$ 2.04        |

2019年と2021年の変動率

(47)%

**燃料費以外の単位費用または有効座席マイル当たりの費用 ("CASM-Ex")**：税引前（損失）／利益、純（損失）／利益、および一株当たり希釈（損失）／利益、調整済みの項で説明したように、当四半期の CASM-Ex には新型コロナウイルスの影響と対応に直接関連する項目は含まれていません。調整済み営業収益、調整済み TRASM の項で説明したのと同じ理由により、サードパーティへの精油所売上を調整しています。前述の調整済み税引前（損失）／利益、純（損失）／利益、および一株当たり希釈（損失）／利益で記載したのと同様な理由により、Delta Private Jets の売上について調整を行っています。以下の項目についても記載の理由で CASM を調整し、CASM-Ex を特定しています。

航空機用燃料と関連税：燃料価格の変動性は、前年比の財務実績の比較可能性に影響を及ぼします。燃料費や関連税の調整によって、投資家は燃料以外のコストと前年比の財務実績を理解し、分析することができます。

プロフィットシェアリング：利益分配（プロフィットシェアリング）費用の調整によって、投資家が弊社の経常費用のコストパフォーマンスについて理解・分析がしやすくなり、主要な経費を航空業界基準と有効に比較できるようになります。

|                      | 3ヶ月間       |            |            | 2021年<br>第1四半期と<br>2019年第1<br>四半期の比較<br>%増減 |
|----------------------|------------|------------|------------|---|
|                      | 2021年3月31日 | 2019年6月30日 | 2019年3月31日 |   |
| CASM (単位：セント)        | 13.83      | 14.51      | 15.14      |   |
| 以下調整済み：              |            |            |            |   |
| 再編費用                 | 0.11       | —          | —          |   |
| 政府からの補助金計上           | 2.96       | —          | —          |   |
| 航空機用燃料と関連税           | (2.54)     | (3.19)     | (3.17)     |   |
| サードパーティの精油所売上        | (1.35)     | (0.06)     | (0.08)     |   |
| プロフィットシェアリング         | —          | (0.72)     | (0.35)     |   |
| デルタ・プライベートジェットに関する調整 | —          | (0.06)     | (0.05)     |   |
| CASM-Ex              | 13.01      | 10.47      | 11.49      | 13 %  |

**注C：**これまで損益計算書において関連する統計情報（旅客数など）に基づき、特定の費用（着陸料その他賃料、給与および関連コスト、委託サービスなど）を地方路線キャリア費用に計上していました。しかし2021年3月よりこうした割り振りをやめ、過去の期間に提示されたコストを分類しなおすことで提示内容と合致させることにしました。こうした分類方法の変更は地方路線キャリア関連の費用の性質と幹部による見方をより良く反映しています。地方路線キャリア費用の残りの金額は輸送容量購入契約に基づく地域路線航空会社への支払額と、完全子会社の地域路線航空会社であるエンデバー（Endeavor Air, Inc.）の費用になります。

以下の表は影響のあった2020年と2019年の営業経費項目だけをまとめたものです。今回の分類変更は営業経費合計には影響しないため、変更はありません。

|                    | 2020年第1四半期 |           | 2020年第2四半期 |           | 2020年第3四半期 |           | 2020年第4四半期 |           |
|--------------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|
|                    | 以前の<br>数値  | 今回の<br>数値 | 以前の<br>数値  | 今回の<br>数値 | 以前の<br>数値  | 今回の<br>数値 | 以前の<br>数値  | 今回の<br>数値 |
| <b>営業経費：</b>       |            |           |            |           |            |           |            |           |
| 給与および関連コスト         | \$ 2,771   | \$ 2,862  | \$ 2,086   | \$ 2,127  | \$ 1,956   | \$ 2,012  | \$ 1,940   | \$ 2,001  |
| 委託サービス             | 675        | 748       | 344        | 369       | 379        | 419       | 381        | 417       |
| 着陸料およびその他賃料        | 467        | 550       | 350        | 422       | 378        | 458       | 323        | 403       |
| 地方路線キャリア費用         | 902        | 577       | 497        | 338       | 488        | 290       | 591        | 380       |
| 旅客コミッションおよびその他販売経費 | 358        | 398       | 45         | 50        | 94         | 100       | 84         | 95        |
| 旅客サービス             | 257        | 273       | 88         | 91        | 88         | 92        | 90         | 95        |
| その他                | 511        | 533       | 196        | 209       | 238        | 250       | 218        | 236       |
|                    | 2019年第1四半期 |           | 2019年第2四半期 |           | 2019年第3四半期 |           | 2019年第4四半期 |           |
|                    | 以前の<br>数値  | 今回の<br>数値 | 以前の<br>数値  | 今回の<br>数値 | 以前の<br>数値  | 今回の<br>数値 | 以前の<br>数値  | 今回の<br>数値 |
| <b>営業経費：</b>       |            |           |            |           |            |           |            |           |
| 給与および関連コスト         | \$ 2,639   | \$ 2,732  | \$ 2,752   | \$ 2,847  | \$ 2,884   | \$ 2,976  | \$ 2,949   | \$ 3,046  |
| 委託サービス             | 632        | 709       | 657        | 731       | 685        | 760       | 668        | 742       |
| 着陸料およびその他賃料        | 419        | 524       | 442        | 548       | 460        | 566       | 440        | 538       |
| 地方路線キャリア費用         | 893        | 538       | 905        | 542       | 900        | 543       | 885        | 536       |
| 旅客コミッションおよびその他販売経費 | 427        | 474       | 538        | 597       | 539        | 597       | 488        | 542       |
| 旅客サービス             | 271        | 288       | 322        | 340       | 345        | 360       | 313        | 325       |
| その他                | 429        | 445       | 413        | 424       | 476        | 487       | 455        | 469       |