

\*本リリースは 7 月 14 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 7 月 15 日

## デルタ航空、2021 年第 2 四半期の業績を発表

- 2021 年第 2 四半期の GAAP 税引前利益は 7 億 7600 万ドル、1 株当たり 1.02 ドルの利益で、収益合計は 71 億ドル
- 2021 年第 2 四半期の調整済み税引前損失は 8 億 8100 万ドル、1 株当たり 1.07 ドルの調整済み損失で、調整済み収益合計は 63 億ドル
- 需要回復に伴い、6 月単月で堅調な税引前利益を達成。先日 A350 型機 7 機、737-900ER 型機 29 機の追加を発表。

**【米国アトランタ、2021 年 7 月 14 日】** - デルタ航空 (NYSE:DAL) は本日、2021 年 6 月を期末とする 2021 年第 2 四半期の業績と 2021 年第 3 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 2 四半期の業績を 6 ページに記載します。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。「業界で最も優れた従業員と運航実績、そして需要の増加により、6 月単月で税引前利益の確保し、第 2 四半期のキャッシュフローがプラスになるなど、当四半期中に重要なマイルストーンを達成することができました。また、J.D. パワー社による 2021 年航空会社調査で、デルタ航空の従業員とブランド力により、トップの座を獲得しました。今後はブランド力と回復力のある強い競争力を生かして、2021 年下半年も収益性を持続し、長期的な価値創出を目指します。米国内のレジャー旅行需要は 2019 年のレベルにまで完全に回復し、ビジネスや海外旅行についても明るい兆しが見えてきました。回復基調がさらに明確になる中、業界をリードする運航実績をサポートするために投資を行っています。規律ある資本投資によって航空機を追加購入し、2022 年およびそれ以降の輸送容量の増加に対応できるよう柔軟性を高めています。のように述べています。」

### 2021 年 4 月～6 月期の業績概要

- 調整済み税引前損失 8 億 8100 万ドルには第 1 回目と第 2 回目の給与サポートプログラム (PSP2 および PSP3) に関連する 15 億ドルの補助金と投資の時価調整分は含まれていません。
- 販売可能輸送容量が 2019 年第 2 四半期と比べて 39%減少したため (注 A を参照)、精油所の売上分を除く調整済み営業利益は 49%減の 63 億ドルでした。
- 営業経費合計は 2019 年第 2 四半期と比べて 41 億ドル減少しました。これには PSP2 および PSP3 関連の補助金 15 億ドルが含まれています。PSP プログラム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 2 四半期と比べて 33 億ドル (32%) 減少しました。
- 第 2 四半期中に創出した営業キャッシュフローは 19 億ドルで、フリーキャッシュフローは 15 億ドルでした。当四半期中の調整済みフリーキャッシュフローは 1 億 9500 万ドルでした。
- 第 2 四半期末時点でのデルタ航空の流動性は 178 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。デルタ航空の負債とファイナンスリースの債務合計は 291 億ドルで、調整済みの純負債額は 183 億ドルでした。

## 2021 年 7～9 月期の予測値

	2021 年第 3 四半期予測
予定輸送容量 <sup>1</sup>	28% - 30%の減少
収益合計 <sup>1, 2</sup>	30% - 35%の減少
燃料価格 (\$/ガロン) <sup>2</sup>	\$2.05 - \$2.15
CASM-Ex <sup>1, 2</sup>	11% - 14%増加
資本支出	最大 8 億ドル
調整済み純負債 <sup>2</sup>	最大 190 億ドル

<sup>1</sup> 2019 年 7 月～9 月期との比較

<sup>2</sup> 非 GAAP 指標

### 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。「空の旅の需要が加速し、デルタ航空が提供している最高クラスのプロダクトに対する好感度も高まったことで、第 2 四半期の調整済み営業収益は第 1 四半期と比べて 76%増加しました。顧客エンゲージメントの増加は、アメリカン・エクスプレスとの提携クレジットカードでの利用額がすでに 2019 年のレベルを超えたことや、6 月にスカイマイル・プログラムの新規登録数が史上最多を更新したことから明らかです。ビジネス旅行の需要が盛り返し、海外市場が順次再開すれば、この勢いは第 3 四半期まで続くと考えています。デルタ航空は業界トップの米国内線と国際線のネットワーク、効率化および簡略化された保有機材、他にはないプロダクト、非常に価値の高いブランド、そして業界で最も優れた従業員を有しています。さらに効率化されたコスト構造と相まって、パンデミック前の利益率への回復、持続可能なフリーキャッシュフローの創出に向けてまい進しています。」

2021 年第 2 四半期の調整済み営業収益は、1 四半期と比べて 76%増の 63 億ドルでした。2019 年第 2 四半期と比べると、調整済み営業収益は 49%減少しましたが、デルタ航空による同四半期の予測（50%～52%減）よりも減少幅を縮小することができました。予定輸送容量が 32%減少し、販売可能容量が 39%減少したため（2021 年 4 月までのミドルシートのブロック措置による減少分を含む）、旅客収益は 2019 年第 2 四半期と比べて 53%減少しました。

2021 年第 1 四半期に比べて予定輸送容量が 21%増加し、調整済み営業収益が 76%増加したため、調整済み単位収益（ユニットレベニュー）合計は 45.4%増加しました。2021 年第 1 四半期と比べてネットワーク全体のイールドが 4.8%増加し、ロードファクター（搭乗率）も 24 ポイント改善しました。

### 収益関連の概要

- **お客様が今後の旅行の予定を立てるようになったため、予約状況が正常化**：1 日当たりの平均的な正味現金売上（購入されたチケットから払い戻したチケット分を差し引いた金額）は第 1 四半期に比べて倍増し、社内での当初予測よりも 20%も多くなりました。旅行の予定を立てる消費者が引き続き増加し、6 月には 1 日当たりの平均的な正味現金売上が 2019 年の 70%のレベルにまで回復しました。これは収益回復率よりも約 10 ポイント高い割合です。
- **最も需要の高いメインキャビンよりも、プレミアムキャビンの方が高いパフォーマンスを達成**：第 2 四半期中は、米国内線とラテンアメリカ行きの短距離国際線のプレミアムクラスの収益が、メインキャビンの収益よりも 5～10 ポイントほど高くなりました。こうした回復基調はネットワーク全体にも反映される見込みで、ビジネスや海外旅行の需要が大幅に回復すれば、他の地域でもプレミアムクラスの収益が増加すると予想されます。
- **第 2 四半期中に法人需要の回復ペースが加速**：ワクチン接種率の増加、オフィスの再開、ニューヨークやボストンなどのビジネス利用が多い市場での需要増により、法人需要が当四半期中に安定した回復を遂げ、第 1 四半期の 20%から倍の 40%にまで達しました。

- **航空券以外の収益は堅調な回復力を維持**：航空券以外の収益は引き続き順調に回復し、貨物収益は 2019 年第 2 四半期と比べて 35%増加（2021 年第 1 四半期から 17%改善）しました。ロイヤルティ・プログラムの収益の合計は 30%減少（第 1 四半期から 43%改善）しました。
- **アメリカン・エクスプレスからの収益は 6 月に 2019 年のレベルを回復**：第 2 四半期中のアメリカン・エクスプレスの収益は 2019 年第 2 四半期の 90%のレベルにまで回復しました。同社との提携クレジットカードの利用額は 2019 年のレベルを超え、新規申し込み数もほぼ完全に回復しました。6 月は提携カードによる収益が 2019 年のレベルを超え、今年下半期も 2019 年と同等かそれ以上を維持する見込みです。

## 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・チェース（Gary Chase）は次のように述べています。「効率的なビジネスの回復を続けているため、今年上半期は優れたコストパフォーマンスを達成できました。第 3 四半期の燃料以外のユニットコスト（CASM）は、2019 年の同期比で 11~14%増を見込んでいます。需要が大幅に回復することで、再構築や営業関連のコストなど、歓迎すべきコストの増加が発生するためです。引き続きネットワークの回復を進めながら、第 4 四半期までに燃料以外の CASM を 2019 年のレベル以下に抑えたいと考えています。」

第 2 四半期の調整済み営業経費合計は 33 億ドル減少しました。これには PSP2 と PSP3 の補助金、15 億ドルは含まれていません。経費減少は燃料費が 2019 年第 1 四半期に比べて 8 億 1100 万ドル（36%）減少したことや、保守費が 34%減少したこと、また旅客および売上関連費用が減少したことによるものです。給与および関連コスト、プロフィットシェアリングは、2019 年第 2 四半期と比べて 31%減の 23 億ドルでした。

燃料効率（注 A 参照）は 2019 年の同期比で 7.1%改善しました。そのうち 5 ポイント近くは機材の入れ替えによる効果で、残りは空港での渋滞減少と積載率減少による一時的な性質によるものでした。1 ガロン当たり 2.12 ドルという調整済み燃料費は、4 月時点での当初の予測より高く、2021 年第 1 四半期と比べて 11.1%の増加でした。これは市場価格の上昇と精油所での損失分、1 ガロン当たり 23 セントが含まれているためです。

調整済み CASM は 2019 年同期比で 0.5%増加しました。2019 年第 2 四半期と比べて旅客輸送量が 32%減少したにもかかわらず CASM-Ex は 9.0%増加しました。こうした CASM-Ex 増加の背景として、2022 年の夏の運航に備えるためのメンテナンスの強化、トレーニング、採用など、再構築関連費用の増加があります。さらに、J.D.パワーの調査で北米航空会社第一位を獲得したことを記念して、従業員にトラベルパスを授与することを決定しました。これにより、第 2 四半期中に現金以外の CASM-Ex 費用が 1.3 ポイント増加しました。予定輸送容量が 21%増加し、雇用維持のための減税措置、サードパーティのレート削減といった営業レバレッジにより、CASM-Ex は 12.3%減少しました。

第 2 四半期の営業外経費は 2019 年同期比で 1 億 8100 万ドル減少しました。これは主として特定の投資分の評価替えによる損失によるもので、その一部は利息費用の増加によって相殺されました。

## バランスシート、キャッシュと流動性

ゲイリー・チェース（Gary Chase）は次のように述べています。「財務上のパフォーマンスの改善と強力な流動性により、デルタ航空はバランスシート上のキャッシュを活用してレバレッジを減少させ、財務の柔軟性を回復することができます。財務基盤の強化はデルタ航空にとって引き続き最優先課題であり、将来に向けて株主の皆様へ価値を提供する所存です。」

第 2 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 29 億ドルでした。調整済み純負債額は 183 億ドルで、2019 年 12 月と比べて 78 億ドル増加しました。負債合計の加重平均利息は第 2 四半期末時点で 4.3%でした。8 億 7500 万ドル近くの償還および通常の減価償却に加え、デルタ航空は第 2 四半期中に約 4 億 5000 万ドルの航空機関連負債を支払いました。

デルタ航空は第 2 四半期中に年金制度に 15 億ドルを任意拠出しました。2021 年末までにデルタ航空は 2021 年の American Rescue Plan Act に基づく年金保護法（Pension Protection Act : PPA）によって年金資金をすべてまかない、90%の GAAP

資金調達を達成する予定です。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。年金制度については新たな参加者向けの予定は現在凍結していますが、デルタ航空は年金資金を保護するために第 2 四半期中に年金制度の投資リスク軽減に着手しました。

2020 年 10 月以降、デルタ航空は債務を 110 億ドル減少させ、担保を 60 億ドル処分し、年金費用と利息費用を 5 億ドル削減しました。

当四半期中に創出した営業によるキャッシュフローは 19 億ドルでした。これには給与サポートプログラムによる補助金も含まれています。第 2 四半期中のフリーキャッシュフローは 15 億ドル、調整済みフリーキャッシュフローは 1 億 9500 万ドルでした。消費者の旅行需要回復が加速する中、デルタ航空のエアートラフィックライアビリティは第 1 四半期と比べて 15 億ドル増の 69 億ドルになりました。これは 2019 年第 2 四半期よりも 3 億ドルの増加です。トラベルクレジットは、エアートラフィックライアビリティの 35%、一日の平均予約数の約 5%を占めています。

第 2 四半期末の流動性は 178 億ドルでした。これには 26 億ドルのリバークラウドが含まれています。

## 航空機の購入

デルタ航空は先日、7 機の A350 型機と 29 機の 737-900ER 型機の中古航空機を保有機材に追加すると発表しました。これは 4 月に発表した 25 機の A321neo 型機の追加に続くものです。A350 型機と 737-900ER 型機は、2020 年夏から、今後 24 か月以内に運航を開始する予定です。機材の追加は、機材リニューアル戦略に沿ったもので、効率の低い旧型機と入れ替えることで将来的にユニットコストを改善することができます。デルタ航空は 7 機の A350 型機をリースで取得し、29 機の 737-900ER を購入します。これにより、今年下半期の資本支出が約 7 億ドル増加します。現在 2021 年通年の総資本支出は約 32 億ドルと予想しています。

## 第 2 四半期中のその他概要

### 企業カルチャーと人材

- J.D. パワー社による 2021 年北米航空会社調査でトップの座を獲得しました。航空史上まれにみる困難な期間だったにもかかわらず、デルタ航空の従業員が実現した高い顧客満足度、プロフェッショナルな対応、思いやりと人間味あふれる対応が高く評価されたものです。
- グラスドア（Glassdoor）による「従業員が選ぶ 2021 年トップ CEO10 人」にデルタ航空の CEO、エド・バステアンが選ばれ、97%の高評価を得ました。
- NPO 団体ディサビリティ:イン（Disability:IN）とアメリカ障がい者協会（The American Association of People with Disabilities）から、6 年連続で「障がい者に最も優しい職場」の評価を受けました。
- 従業員を保護するという最優先課題に基づき、2021 年 6 月 30 日現在で 70%以上の従業員へのワクチン接種を完了し、6 月には本社業務を完全に再開することができました。
- ジョージア州と連携して州内最大のコロナワクチン接種会場を提供し、州のワクチン接種作業をサポートしました。
- 第 2 四半期中に年金制度に 15 億ドルの任意拠出を行いました。年金費用は年末までに PPA によって全額がまかなえるようになる見込みです。
- 4 年連続で米国赤十字社から法人献血活動のトップスポンサーとして認められました。
- ポイント・オブ・ライト財団（Points of Light）により、4 年連続で、米国内で最もコミュニティを重視している企業 50 社「シヴィック 50（Civic 50）」に選ばれました。

## 顧客エクスペリエンスとロイヤルティ

- 業界をリードする運航実績により、コンプライアンス・ファクター（運航達成率）や定時発着率などの主要な運航指標で、6月単月と今年現時点までの実績がトップにランキングされました。
- 6月には新しいスカイマイル会員の申し込み数が2019年7月の最高記録を更新し、過去最高を達成しました。新たな提携クレジットカードの申し込み数が連続で75%以上増加し、2019年第2四半期の90%近くまで回復しました。
- 米国内線のプレミアムキャビンにおいて、ロサンゼルスシェフ、ジョン・シューク（Jon Shook）とヴィニー・ドトーロ（Vinny Dotolo）が考案したお食事とお飲み物のサービスを再開しました。
- デルタ航空の空港ラウンジ「デルタスカイクラブ」を7月にすべて再開すると発表しました。温かい食事の提供も順次スタートさせる予定です。
- 運航便数の増加に伴い、フォートローダーデール（マイアミ州）に最新のデルタスカイクラブをオープンし、アンカレッジには期間限定のデルタスカイクラブをオープンしました。
- ロサンゼルス空港やニューヨークのラガーディア空港を含む主要なハブ空港では、引き続き拡張および改装工事を前倒しで進めており、2022年初旬には新たな施設がオープンする予定です。
- ビアサット（Viasat）を搭載した最初のA321型機のサービスを開始しました。これによりストリーミング品質の高速接続が可能になります。2021年中に300機以上でこの機能を搭載する予定です。
- 旅行需要の増加に応えるため、以下を含む新路線の就航を発表しました。
  - ニューヨーク-JFKからドブプロニク（クロアチア）へのノンストップ便 — デルタ航空ではこれまで未就航だった市場
  - ポートランドからソウルへのノンストップ便
  - アトランタからアテネへのノンストップ便
  - ボストンからレイキャビックへのノンストップ便
- 海外への入国要件をサポートするためのデジタルヘルス・ソリューション、Delta FlyReadyの導入を発表しました。

## 環境、社会、およびガバナンス

- 2021年第2四半期は2019年同期比で燃料効率を7.1%改善しました。
- 機材のリニューアルを引き続き加速したことで燃料効率を高めました。2021年4月に発表した25機のA321neo型機の追加購入に次いで、29機の737-900ER型機と7機のA350型機を追加で取得することを発表しました。
- デルタ航空の「Flight to Net Zero」というミッションで不可欠な、持続可能な航空機燃料の購入するために、トラベル・マネジメント・カンパニーや法人顧客との連携を強化し、日々登録数を増やしています。
- 5月にデルタ航空初の[ESG レポート](#)を発行しました。これは、これまで発行していた企業の責任レポート（Corporate Responsibility Reports）を拡張し、米国サステナビリティ会計基準審議会（Sustainability Accounting Standards Board）によるレポート基準と、気候関連財務情報開示（Climate-Related Financial Disclosures）タスクフォースが確立したフレームワークを基にしています。
- 航空業界向けの科学的根拠に基づく目標イニシアチブ（Science-Based Targets Initiative）のフレームワークに沿った取り組みを行いつつ、航空会社による年間のカーボンニュートラル目標に沿ったデルタ航空の進捗報告義務を果たすことをコミットしました。
- 公正さと説明責任促進のための非営利団体オペレーション・ホープ（Operation Hope）との連携を拡大し、100万人の黒人のビジネスと起業家プログラム（One Million Black Business and Entrepreneur Initiative）と、社内の財務健全性リテラシープログラムを支援しました。

- OneTen 活動のアトランタ市のリーダーとして、今後 10 年の間に 100 万人の米国黒人の募集、採用、トレーニング、キャリアアップを総合的に担当することになりました。これにより、キャリアアップの可能性を高めながら、持続可能な仕事に就けるよう支援します。
- 4 種類の DEI（ダイバーシティ、イキティ、インクルージョン）トレーニングのいずれかを受講した 51,000 人近くの従業員に対して、新たなインクルージョン・トレーニングを開始しました。

### 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 補助金のうちの残り 11 億ドルと PSP3 の補助金 3 億 5600 万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。PSP3 の残りの資金は 2021 年下半期に計上する予定です。

### 2021 年第 2 四半期（4～6 月期）の業績

第 2 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、サードパーティの精油所売上に関して調整されており、注 B の調整に関する説明で詳しく述べています。

(株式データを除き単位は百万ドル)	GAAP			
	2021 年	2019 年	\$増減	% 増減
税引前利益	776	1,907	(1,131)	(59)%
純利益	652	1,443	(791)	(55)%
一株当たり希釈利益	1.02	2.21	(1.19)	(54)%
営業収益	7,126	12,536	(5,410)	(43)%
有効座席マイル当たりの売上合計 (TRASM) (セント)	14.68	17.47	(2.79)	(16)%
営業キャッシュフロー	1,866	3,268	(1,402)	(43)%
営業経費	6,310	10,408	(4,098)	(39)%
負債とファイナンスリースの債務合計	29,051	9,990	19,061	NM
有効座席マイル当たりのコスト (CASM) (セント)	13.00	14.51	(1.51)	(10)%
燃料費	1,487	2,291	(804)	(35)%
1 ガロン当たりの平均燃料価格	2.16	2.08	0.08	4 %

(株式データを除き単位は百万ドル)	調整済み			
	2021 年	2019 年	\$増減	% 増減
税引前 (損失) / 利益	(881)	1,998	(2,879)	NM
純 (損失) / 利益	(678)	1,533	(2,211)	NM
一株当たり (損失) / 希釈利益	(1.07)	2.35	(3.42)	NM
営業収益	6,349	12,448	(6,099)	(49)%
調整済み TRASM (セント)	13.08	17.35	(4.27)	(25)%
調整済みフリーキャッシュフロー	195	2,175	(1,980)	(91)%
営業経費	7,005	10,308	(3,303)	(32)%
調整済み純負債	18,282	9,347	8,935	96 %
調整済み CASM (セント)	14.43	14.37	0.07	0.5 %
連結単位コスト (CASM-Ex) (セント)	11.42	10.47	0.94	9 %
燃料費	1,463	2,274	(811)	(36)%
1 ガロン当たりの平均燃料価格	2.12	2.07	0.05	2 %

### デルタ航空について

つながりが何よりも重要な現代において、デルタ航空 (NYSE: DAL) ほど世界をつなげている企業は他にありません。世界中に従業員を擁するデルタ航空は、優れた安全性、イノベーション、信頼性、顧客エクスペリエンスを誇る米国のグローバルエアラインのリーダーです。運航実績において 10 年以上業界をリードし、受賞歴のあるカスタマーサービスにより、デルタ航空は J.D.パワー社による 2021 年北米航空会社顧客満足度調査でトップの航空会社選ばれました。

世界中のひと文化をつなぐというミッションを持ち、価値観を重視する企業として、デルタ航空は多様性のある世界に対する理解を深めることに努めています。二酸化炭素排出量の削減と除去、関係者の参加、連携構築に重点を置くことで、デルタ航空は航空会社として初

めてグローバルなカーボンニュートラル達成にコミットしている企業です。デルタ航空の長期的なビジョンは、ゼロインパクト・アビエーションです。これは温室効果ガスの排出、騒音、廃棄物、その他の環境への影響によって、直接的または間接的に環境を破壊することがないような空の旅の実現を意味しています。デルタ航空の従業員はこのような価値観を重視し、安全で信頼性の高い、快適な旅行体験を提供することを目指しています。

#### 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、モノローの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、運用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と2021年1月～3月期の四半期報告など、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)	6月30日 までの3ヶ月間				6月30日 までの6ヶ月間			
	2021年	2019年	\$増減	%増減	2021年	2019年	\$増減	%増減
<b>営業収益：</b>								
旅客	\$ 5,339	\$ 11,368	\$ (6,029)	(53)%	\$ 8,087	\$ 20,622	\$ (12,535)	(61)%
貨物	251	186	65	35 %	466	378	88	23 %
その他	1,536	982	554	56 %	2,723	2,008	715	36 %
営業収益合計	7,126	12,536	(5,410)	(43)%	11,276	23,008	(11,732)	(51)%
<b>営業経費：</b>								
給与および関連コスト	2,328	2,847	(519)	(18)%	4,530	5,579	(1,049)	(19)%
航空機用燃料と関連税	1,487	2,291	(804)	(35)%	2,504	4,269	(1,765)	(41)%
付属事業と精油所	939	316	623	NM	1,645	667	978	NM
委託サービス	570	731	(161)	(22)%	1,089	1,440	(351)	(24)%
減価償却	501	713	(212)	(30)%	993	1,328	(335)	(25)%
着陸料およびその他賃料	460	548	(88)	(16)%	953	1,072	(119)	(11)%
地方路線キャリア費用	403	542	(139)	(26)%	804	1,079	(275)	(25)%
航空機メンテナンス材料および外部修理	287	434	(147)	(34)%	581	910	(329)	(36)%
旅客コミッションおよびその他販売経費	222	597	(375)	(63)%	332	1,071	(739)	(69)%
旅客サービス	175	340	(165)	(49)%	294	628	(334)	(53)%
航空機賃料	104	107	(3)	(3)%	208	209	(1)	— %
再編費用	8	—	8	NM	(36)	—	(36)	NM
政府からの補助金計上	(1,504)	—	(1,504)	NM	(2,689)	—	(2,689)	NM
プロフィットシェアリング	—	518	(518)	(100)%	—	739	(739)	(100)%
その他	330	424	(94)	(22)%	650	869	(219)	(25)%
営業経費合計	6,310	10,408	(4,098)	(39)%	11,858	19,860	(8,002)	(40)%
<b>営業利益/（損失）</b>	816	2,128	(1,312)	(62)%	(582)	3,148	(3,730)	NM
<b>営業外経費：</b>								
支払い利子、正味	(338)	(75)	(263)	NM	(700)	(158)	(542)	NM
減損処理および持分法損失	—	(17)	17	(100)%	(54)	(71)	17	(24)%
投資による利益/（損失）、正味	211	(82)	293	NM	473	18	455	NM
雑勘定、正味	87	(47)	134	NM	124	(84)	208	NM
営業外経費合計、正味	(40)	(221)	181	(82)%	(157)	(295)	138	(47)%
<b>所得税引前利益/（損失）</b>	776	1,907	(1,131)	(59)%	(739)	2,853	(3,592)	NM
<b>所得税（引当）/控除</b>	(124)	(464)	340	(73)%	214	(680)	894	NM
<b>純利益/（損失）</b>	652	1,443	(791)	(55)%	\$ (525)	\$ 2,173	\$ (2,698)	NM
<b>一株当たり基本利益/（損失）</b>	\$ 1.02	\$ 2.22			\$ (0.82)	\$ 3.30		
<b>一株当たり希釈利益/（損失）</b>	\$ 1.02	\$ 2.21			\$ (0.82)	\$ 3.29		
<b>株式発行高基本加重平均</b>	637	650			636	658		
<b>株式発行高希釈加重平均</b>	642	652			636	660		



**デルタ航空  
旅客収益  
(未監査)**

(単位：百万ドル)	6月30日 までの3ヶ月間				6月30日 までの6ヶ月間			
	2021年	2019年	\$増減	%増減	2021年	2019年	\$増減	%増減
チケット - Main cabin	\$ 2,797	\$ 5,938	\$ (3,141)	(53)%	\$ 4,197	\$ 10,659	\$ (6,462)	(61)%
チケット - Business cabin およびプレミアムプロダクト	1,756	4,031	(2,275)	(56)%	2,633	7,298	(4,665)	(64)%
ロイヤルティトラベルアワード	428	751	(323)	(43)%	669	1,442	(773)	(54)%
旅行関連サービス	358	648	(290)	(45)%	588	1,223	(635)	(52)%
<b>旅客収益合計</b>	<b>\$ 5,339</b>	<b>\$ 11,368</b>	<b>\$ (6,029)</b>	<b>(53)%</b>	<b>\$ 8,087</b>	<b>\$ 20,622</b>	<b>\$ (12,535)</b>	<b>(61)%</b>

**デルタ航空  
その他収益  
(未監査)**

(単位：百万ドル)	6月30日 までの3ヶ月間				6月30日 までの6ヶ月間			
	2021年	2019年	\$増減	%増減	2021年	2019年	\$増減	%増減
付属事業と精油所	\$ 962	\$ 330	\$ 632	NM	\$ 1,688	\$ 699	\$ 989	NM
ロイヤルティプログラム	439	484	(45)	(9)%	807	958	(151)	(16)%
雑勘定	135	168	(33)	(20)%	228	351	(123)	(35)%
<b>その他収益合計</b>	<b>\$ 1,536</b>	<b>\$ 982</b>	<b>\$ 554</b>	<b>56%</b>	<b>\$ 2,723</b>	<b>\$ 2,008</b>	<b>\$ 715</b>	<b>36%</b>

**デルタ航空  
収益合計  
(未監査)**

増(減)						
2021年第2四半期と2019年第2四半期の比較						
収益	2021年	増減	単位収益	イールド	輸送容量	
米国内線	\$ 4,478	(45)%	(32)%	(19)%	(19)%	
大西洋路線	288	(85)%	(52)%	(4)%	(68)%	
中南米路線	485	(36)%	(31)%	(12)%	(6)%	
太平洋路線	88	(87)%	(59)%	90%	(67)%	
<b>旅客合計</b>	<b>\$ 5,339</b>	<b>(53)%</b>	<b>(31)%</b>	<b>(11)%</b>	<b>(32)%</b>	
<b>貨物収益</b>	<b>251</b>	<b>35%</b>				
<b>その他収益</b>	<b>1,536</b>	<b>56%</b>				
<b>収益合計</b>	<b>\$ 7,126</b>	<b>(43)%</b>	<b>(16)%</b>			
サードパーティへの精油所売上	(777)					
<b>収益合計、調整済み</b>	<b>\$ 6,349</b>	<b>(49)%</b>	<b>(25)%</b>			

**デルタ航空  
統計サマリー  
(未監査)**

	6月30日			6月30日		
	までの3ヶ月		増減	までの6ヶ月		増減
	2021年	2019年		2021年	2019年	
旅客マイル売上（百万）	33,285	63,173	(47) %	51,233	114,790	(55) %
有効座席マイル（百万）	48,529	71,754	(32) %	88,647	134,169	(34) %
旅客マイル利回り（セント）	16.04	18.00	(11) %	15.79	17.96	(12) %
有効座席マイル当たりの旅客売上（セント）	11.00	15.84	(31) %	9.12	15.37	(41) %
有効座席マイル当たりの売上合計（セント）	14.68	17.47	(16) %	12.72	17.15	(26) %
調整済み TRASM - 注 B 参照（セント）	13.08	17.35	(25) %	11.23	17.01	(34) %
有効座席マイル当たりのコスト（セント）	13.00	14.51	(10) %	13.38	14.80	(10) %
CASM-Ex - 注 B 参照（セント）	11.42	10.47	9 %	12.14	10.95	11 %
CASM、調整済み - 注 B 参照（セント）	14.43	14.37	0.5 %	14.96	14.65	2 %
搭乗率	69 %	88 %	(19) pts	58 %	86 %	(28) pts
消費燃料（百万ガロン）	690	1,099	(37) %	1,235	2,061	(40) %
1 ガロン当たりの平均燃料価格	\$ 2.16	\$ 2.08	4 %	\$ 2.03	\$ 2.07	(2) %
燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 B 参照	\$ 2.12	\$ 2.07	2 %	\$ 2.03	\$ 2.06	(1) %

デルタ航空  
連結キャッシュフロー計算書  
(未監査)

	6月30日 までの3ヶ月	
	2021年	2019年
(単位：百万ドル)		
<b>営業活動によるキャッシュフロー：</b>		
純利益	\$ 652	\$ 1,443
減価償却	501	713
年金、退職後、採用前費用（不足分）/余剰分	(1,651)	(481)
エアートラフィックライアビリティの変更分	1,545	17
プロフィットシェアリングの変更分	—	518
政府からの補助金繰延分	975	—
バランスシートその他の変更、正味	(156)	1,058
<b>営業活動によるキャッシュフロー、正味</b>	<b>1,866</b>	<b>3,268</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	(395)	(1,166)
不動産および技術を含む装置	(366)	(393)
短期投資の購入	(2,427)	—
短期投資の償還	3,123	—
その他（正味）	91	(3)
<b>投資活動による／（使用した）キャッシュフロー（正味）</b>	<b>26</b>	<b>(1,562)</b>
<b>財務活動によるキャッシュフロー：</b>		
長期債務による収益	977	—
負債とファイナンスリースの債務返済	(1,358)	(1,165)
普通株の買戻し	—	(268)
配当金	—	(229)
その他（正味）	51	—
<b>財務活動に使用したキャッシュフロー（正味）</b>	<b>(330)</b>	<b>(1,662)</b>
<b>現金と現金同等物、制限付き預金の増加（正味）</b>	<b>1,562</b>	<b>44</b>
期首時の現金および現金同等物、制限付き預金	9,896	2,985
期末時の現金および現金同等物、制限付き預金	\$ 11,458	\$ 3,029

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	\$ 10,357	\$ 2,009
前払い費用その他に含まれている制限付き預金	172	127
<b>その他の資産：</b>		
空港建設用の制限付き預金	929	893
現金、現金同等物、および制限付き預金合計	\$ 11,458	\$ 3,029

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 6 月 30 日	2020 年 12 月 31 日
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産：</b>		
現金等価額	\$ 10,357	\$ 8,307
短期投資	4,873	5,789
売掛金（正味）	2,258	1,396
燃料インベントリ	641	377
消耗品とサブラインベントリ（正味）	364	355
前払い費用とその他の項目	1,173	1,180
流動資産合計	19,666	17,404
<b>不動産と機材（正味）：</b>		
不動産と機材（正味）	27,508	26,529
<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	5,653	5,733
営業権	9,753	9,753
識別可能な無形資産（正味）	6,006	6,011
空港建設用の制限付き預金	929	1,556
株式投資	2,143	1,665
繰延所得税（正味）	2,158	1,988
その他の固定資産	1,493	1,357
その他の資産合計	28,135	28,063
資産合計	\$ 75,309	\$ 71,996
<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	\$ 2,372	\$ 1,732
オペレーティングリースの当期満期分	638	678
エアートラフィックライアビリティ	6,798	4,044
買掛金	3,930	2,840
未払い給与と関連する福利厚生	2,215	2,086
ロイヤルティプログラム繰延収益	2,757	1,777
給油カード債務	1,100	1,100
その他の未払い負債	3,763	1,670
流動負債合計	23,573	15,927
<b>非流動負債：</b>		
負債およびファイナンスリース	26,679	27,425
非流動エアートラフィックライアビリティ	140	500
年金、退職後、および関連する福利厚生	8,644	10,630
ロイヤルティプログラム繰延収益	4,644	5,405
当期満期分以外のオペレーティングリース	5,633	5,713
その他の非流動負債	4,715	4,862
非流動負債合計	50,455	54,535
<b>コミットメントと有事への対応</b>		
<b>自己資本：</b>		
	1,281	1,534
負債および資本合計	\$ 75,309	\$ 71,996

**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用に利用可能な座席数合計に同期間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 2021 年 4 月 30 日までブロックしていた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（損失）/希釈利益、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（損失）/希釈利益、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 2 四半期中に当該再編費用の一部に対して 800 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：給与サポートプログラムの延長による補助金 15 億ドルを 2021 年第 2 四半期中の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。給与サポートプログラムによるすべての補助金を 2021 年下半年中に使用する予定です。

負債の償却による損失：この調整は負債の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利益/（損失）、純益/（損失）、および一株当たり希釈利益を調整し、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（損失）/希釈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、株式未公開の企業についてはその他の評価方法や外国為替の変動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（Delta Private Jets）に関する調整：2020 年 1 月に Delta Private Jets と Wheels Up を統合したため、比較の際は 2019 年の業績から Delta Private Jets の影響を除外しました。

(株式データを除き単位は百万ドル)	2021 年 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間			2021 年 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間
	税引前	所得税		一株当たり希釈利益/ （損失）
	利益/（損失）	純益/（損失）		
GAAP	\$ 776	\$ (124)	\$ 652	\$ 1.02
以下調整済み：				
再編費用	8	(2)	6	
政府からの補助金計上	(1,504)	350	(1,154)	
負債の償却による損失	26	(6)	20	
ヘッジの MTM 調整および支払額	24	(6)	18	
投資の MTM 調整	(211)	(9)	(220)	
GAAP に基づかない	\$ (881)	\$ 203	\$ (678)	\$ (1.07)

(株式データを除き単位は百万ドル)	2019 年 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間			2019 年 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間
	税引前	所得税		希釈利益 一株当たり
	利益	純益		
GAAP	\$ 1,907	\$ (464)	\$ 1,443	\$ 2.21
以下調整済み：				
ヘッジの MTM 調整および支払額	10	(2)	8	
株式投資 MTM 調整	(2)	—	(2)	
投資の MTM 調整	82	1	83	
Delta Private Jets に関する調整	1	—	1	
GAAP に基づかない	\$ 1,998	\$ (465)	\$ 1,533	\$ 2.35

**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（損失）/希釈利益で記載したのと同様な理由により、Delta Private Jets の影響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 第 2 四半期と 2019 年第 2 四半期の比較 % 増減
	2021 年 4 月 1 日 ～6 月 30 日	2021 年 1 月 1 日 ～3 月 31 日	2019 年 7 月 1 日～ 9 月 30 日	2019 年 4 月 1 日 ～6 月 30 日	
営業収益	\$ 7,126	\$ 4,150	\$ 12,560	\$ 12,536	
以下調整済み：					
サードパーティの精油所売上	(777)	(540)	(6)	(40)	
Delta Private Jets に関する調整	—	—	(47)	(49)	
調整済み営業収益	\$ 6,349	\$ 3,610	\$ 12,507	\$ 12,448	(49)%

(単位：百万ドル)	6 ヶ月間		増減
	2021 年 1 月 1 日 ～6 月 30 日	2019 年 1 月 1 日 ～6 月 30 日	
営業収益	\$ 11,276	\$ 23,008	
以下調整済み：			
サードパーティの精油所売上	(1,317)	(89)	
Delta Private Jets に関する調整	—	(92)	
調整済み営業収益	\$ 9,959	\$ 22,828	(56)%

	3 ヶ月間			2021 年 第 2 四半期と 2019 年第 2 四半期の比較 % 増減
	2021 年 4 月 1 日 ～6 月 30 日	2021 年 1 月 1 日 ～3 月 31 日	2019 年 4 月 1 日～ 6 月 30 日	
TRASM (セント)	14.68	10.34	17.47	
以下調整済み：				
サードパーティの精油所売上	(1.60)	(1.35)	(0.06)	
Delta Private Jets に関する調整	—	—	(0.07)	
調整済み TRASM	13.08	9.00	17.35	(25)%

	6 ヶ月間		増減
	2021 年 1 月 1 日 ～6 月 30 日	2019 年 1 月 1 日 ～6 月 30 日	
TRASM (セント)	12.72	17.15	
以下調整済み：			
サードパーティの精油所売上	(1.49)	(0.07)	
Delta Private Jets に関する調整	—	(0.07)	
調整済み TRASM	11.23	17.01	(34)%



**フリーキャッシュフローと調整済みフリーキャッシュフロー**：デルタ航空ではフリーキャッシュフローと調整済みフリーキャッシュフローを提示していますが、これは経営陣が、同指標によって、投資家の皆様が債務返済や全般的な企業活動に利用できる弊社の現金創出能力を評価しやすくなると考えているためです。調整済みフリーキャッシュフローは弊社の 2021 年のインセンティブコンペンセーションプログラムの一環としても社内でも利用しています。フリーキャッシュフローは営業活動と投資活動による正味キャッシュとして定義されており、以下の調整を行っています。(i) 短期的な投資の償還（正味）、(ii) 戦略的な投資および関連するキャッシュフロー、(iii) 特定の空港建設プロジェクトなどに関連する正味キャッシュフロー、また調整済みフリーキャッシュフローに対してさらに以下のような調整も行っています。(iv) 航空機取得のための資金調達、(v) 政府からの補助金受領、(vi) 年金資金など、主要業務とは関係ないその他の項目。この種の調整は以下の理由で行っています。

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。

航空機取得のための資金調達：資本支出としてリースで取得した航空機を反映するためにフリーキャッシュフローを調整しています。この調整は当初の契約に記載された購入金額または評価額に基づいて行われています。

政府からの補助金受領：政府の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によるものとして報告しています。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を理解しやすくしています。

年金資金年金資金のキャッシュフローは、GAAP の業績では営業活用によるものとして報告しています。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 6 月 30 日		2019 年 6 月 30 日	
	までの 3 ヶ月間		までの 3 ヶ月間	
営業活動によるキャッシュフロー、正味	\$	1,866	\$	3,268
投資活動による/（で使用した）キャッシュフロー、正味		26		(1,562)
調整：				
短期投資の償還（正味）		(697)		—
戦略的投資および関連費用		(74)		89
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		329		54
フリーキャッシュフロー	\$	1,450	\$	1,849
航空機取得のための資金調達		(277)		(174)
政府からの補助金受領		(2,479)		—
年金資金		1,500		500
調整済みフリーキャッシュフロー	\$	195	\$	2,175

**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（損失）/希釈利益、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（損失）/希釈利益、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、サードパーティの精油所売上、デルタ・プライベートジェット（Delta Private Jets）の影響に関して、営業経費と CASM を調整しています。

(営業経費の単位：百万ドル、CASM の単位：セント)	営業経費		CASM	
	3 ヶ月間		3 ヶ月間	
	2021 年 4 月 1	2019 年 4 月 1	2021 年 4 月 1	2019 年 4 月 1
GAAP	\$ 6,310	\$ 10,408	13.00	14.51
以下調整済み：				
再編費用	(8)	—	(0.02)	—
政府からの補助金計上	1,504	—	3.10	—
ヘッジの MTM 調整および支払額	(24)	(10)	(0.05)	(0.01)
サードパーティの精油所売上	(777)	(40)	(1.60)	(0.06)
Delta Private Jets に関する調整	—	(50)	—	(0.07)
GAAP に基づかない	\$ 7,005	\$ 10,308	14.43	14.37

(営業経費の単位：百万ドル、CASM の単位：セント)	営業経費		CASM	
	6 ヶ月間		6 ヶ月間	
	2021 年 1 月 1	2019 年 1 月 1	2021 年 1 月 1	2019 年 1 月 1
GAAP	\$ 11,858	\$ 19,860	13.38	14.80
以下調整済み：				
再編費用	36	—	0.04	—
政府からの補助金計上	2,689	—	3.03	—
ヘッジの MTM 調整および支払額	(1)	(17)	—	(0.01)
サードパーティの精油所売上	(1,317)	(89)	(1.49)	(0.07)
Delta Private Jets に関する調整	—	(92)	—	(0.07)
GAAP に基づかない	\$ 13,266	\$ 19,662	14.96	14.65

**調整済みの負債総額口：**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 6 月 30 日
負債とファイナンスリースの債務	\$ 29,051
および：売上-リースバック融資負債	2,259
および：未償却割引／（プレミアム）および債権発行費用（正味）、その他	257
調整済み負債とファイナンスリースの債務	\$ 31,567
および：7x 型の 12 ヶ月間の航空機レンタル料を追加	2,874
調整済み負債総額	\$ 34,441
現金、現金相当物、短期投資を除外	(15,230)
LGA 制限付き現金を除外	(929)
調整済み純負債	\$ 18,282

(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
および：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
および：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)
LGA 制限付き現金を除外	(636)
調整済み純負債	\$ 10,489

(単位：百万ドル)	2019 年 6 月 30 日
負債とファイナンスリースの債務	\$ 9,990
および：未償却割引／（プレミアム）および債権発行費用（正味）、その他	(125)
調整済み負債とファイナンスリースの債務	\$ 9,865
および：7x 型の 12 ヶ月間の航空機レンタル料を追加	2,874
調整済み負債総額	\$ 12,739
現金、現金相当物、短期投資を除外	(2,009)
LGA 制限付き現金を除外	(1,383)
調整済み純負債	\$ 9,347

**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（損失）/希釈利益、調整済み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（損失）/希釈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（Delta Private Jets）の影響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 第2四半期と 2019年第2 四半期の比較 %増減
	2021年4月1 日～6月30日	2021年1月1 日～3月31日	2019年10月1日 ～12月31日	2019年7月1日～ 9月30日	2019年4月1日 ～6月30日	
CASM（単位：セント）	13.00	13.83	15.34	13.85	14.51	
以下調整済み：						
再編費用	(0.02)	0.11	—	—	—	
政府からの補助金計上	3.10	2.96	—	—	—	
航空機用燃料と関連税	(3.06)	(2.54)	(3.08)	(2.96)	(3.19)	
サードパーティの精油所売上	(1.60)	(1.35)	—	(0.01)	(0.06)	
プロフィットシェアリング	—	—	(0.59)	(0.68)	(0.72)	
Delta Private Jets に関する調整	—	—	(0.07)	(0.05)	(0.06)	
CASM-Ex	11.42	13.01	11.59	10.15	10.47	9%

	6ヶ月間		増減
	2021年1月1 ～6月30日	2019年1月1 ～6月30日	
CASM（単位：セント）	13.38	14.80	
以下調整済み：			
再編費用	0.04	—	
政府からの補助金計上	3.03	—	
航空機用燃料と関連税	(2.82)	(3.18)	
サードパーティの精油所売上	(1.49)	(0.07)	
プロフィットシェアリング	—	(0.55)	
Delta Private Jets に関する調整	—	(0.06)	
CASM-Ex	12.14	10.95	11%

**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（損失）/希釈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（Delta Private Jets）の影響に関して燃料費用の調整を行っています。

	3 ヶ月間			1 ガロン当たりの平均燃料価格		
	3 ヶ月間			3 ヶ月間		
	4月1日～ 6月30日	1月1日～3 月31日	4月1日～6 月30日	4月1日～ 6月30日	1月1日～ 3月31日	4月1日～6 月30日
	2021 年	2021 年	2019 年	2021 年	2021 年	2019 年
（ガロン当たりのデータを除き単位は百万ドル）						
燃料費合計	\$ 1,487	\$ 1,017	\$ 2,291	\$ 2.16	\$ 1.87	\$ 2.08
ヘッジの MTM 調整および支払額	(24)	23	(10)	(0.03)	0.04	(0.01)
Delta Private Jets に関する調整	—	—	(8)	—	—	(0.01)
調整済みの燃料費合計	\$ 1,463	\$ 1,040	\$ 2,274	\$ 2.12	\$ 1.91	\$ 2.07

	6 ヶ月間		1 ガロン当たりの平均燃料価格	
	6 ヶ月間		6 ヶ月間	
	1月1日～ 6月30日	1月1日～ 6月30日	1月1日～ 6月30日	1月1日～ 6月30日
	2021 年	2019 年	2021 年	2019 年
（ガロン当たりのデータを除き単位は百万ドル）				
燃料費合計	\$ 2,504	\$ 4,269	\$ 2.03	\$ 2.07
ヘッジの MTM 調整および支払額	(1)	(17)	—	(0.01)
Delta Private Jets に関する調整	—	(15)	—	(0.01)
調整済みの燃料費合計	\$ 2,504	\$ 4,237	\$ 2.03	\$ 2.06

増減率は 2021 年の該当日と 2019 年の該当日を比較 (41)%