

\*本リリースは4月13日に米国アトランタで発表されたリリースの翻訳です。

2022年4月14日

## デルタ航空、2022年第1四半期の業績を発表

- 2022年第1四半期のGAAP営業損失は7億8300万ドル、1株当たり1.48ドルの損失で、営業収益合計は93億ドル
- 2022年第1四半期の調整済み税引前損失は7億9300万ドル、1株当たり調整済み損失は1.23ドルの、調整済み営業収益合計は82億ドル
- 需要回復に伴い、3月は堅調な営業収益率を達成

**【米国アトランタ、2022年4月13日】** - デルタ航空（NYSE:DAL）は、2022年第1四半期（2022年1月～3月）の業績と2022年第2四半期の業績予測を発表しました。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（Edward Bastian）は次のように述べています。「オミクロン株の収束に伴い需要が大幅に回復したため、3月は単月で10%近い調整済み営業利益率を達成し、黒字に戻すことができました。デルタ航空のブランドへの信頼と需要が高まる中、燃料費上昇の影響も抑えることができおり、第2四半期は12～14%の調整済み営業利益率と堅調なフリーキャッシュフローを予測しています。今期も最高クラスの運航実績を達成し、比類ない顧客サービスを提供し、日々業界のリーダーとしての地位を確立し続けてくれたデルタ航空の従業員に感謝しています。」

### 2022年1月～3月期の業績概要

- 調整済み営業損失の7億9300万ドルには、900万ドルの純益は含まれていません。
- 調整済み税引前損失10億ドルを含む12億ドルの税引前損失には1億6400万ドルの正味経費は含まれていません。
- サードパーティへの精油所の売上を除く調整済み営業収益は82億ドルでした。2019年第1四半期と比較して輸送容量は83%となり、売上は79%に回復しました。
- 営業経費合計は101億ドルで、2019年第1四半期に比べて6億7900万ドル増加しました。
- サードパーティへの精油所の売上分を調整した営業経費合計は90億ドルで、2019年第1四半期と比べて4億ドル（4%）減少しました。
- 営業キャッシュフローは18億ドルで、おもに航空機の購入と改装などに16億ドルを投資した後のフリーキャッシュフローは1億9700万ドルでした。
- 第1四半期末時点でのデルタ航空の流動資産は128億ドルでした。これには現金および現金同等物、短期投資、リバルベング与信枠残高が含まれます。

## 2022 年 4～6 月期の予測値

	2022 年第 2 四半期予測
輸送容量 <sup>1</sup>	最大 84%
収益合計 <sup>1, 2</sup>	93% - 97%
CASM-Ex <sup>1, 2</sup>	最大 17%増加
燃料価格（\$/ガロン） <sup>2, 3</sup>	\$3.20 - \$3.35
営業利益率 <sup>2</sup>	12% - 14%
資本支出合計 <sup>2</sup>	最大 12 億ドル
調整済み純負債 <sup>2</sup>	最大 200 億ドル

<sup>1</sup> 2019 年 4 月～6 月期との比較

<sup>2</sup> 非 GAAP 指標; 2019 年第 2 四半期との比較は非 GAAP 調整を参照

<sup>3</sup> 燃料価格の予測は 4 月 8 日の価格に基づく（ブレンドは 102 ドルでクラックは 30 ドル、1.27 ドルの RINS で精油所分収益 0.20 ドルを確保）

## 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。「デルタ航空は堅調な消費者需要、ビジネスや海外旅行の回復加速化による恩恵を受けています。3 月には提携クレジットカードの利用額およびスカイマイルへの新規加入者数の記録を達成し、デルタ航空ブランド力の強さが証明されました。第 2 四半期は燃料費上昇の影響を回避しながら、2019 年同期比で単位収益（ユニットレベニュー）を 2 桁に伸ばし、収益合計で 93～97%の回復を見込んでいます。」

2022 年第 1 四半期の調整済み営業収益は 82 億ドルでした。2019 年同期比では、当初予測の中間値よりも 5 ポイント高い 79%まで回復しました。2019 年第 1 四半期と比べて全体の輸送容量は 83%回復し、旅客収益合計は 75%まで回復しました。第 1 四半期中の米国内線の旅客収益は 83%まで、国際線は 54%まで回復しました。

春休みの旅行ニーズの増加にともない、当四半期中に消費者需要が加速しました。オミクロン株の影響減少に伴い、オフィスの再開、旅行規制の緩和が進みました。その結果、出張ニーズが高まり、運賃も上昇しました。

## 収益関連のハイライト

- 3 月単月の単位収益は 2 年ぶりに 2019 年の水準を上回る：**第 1 四半期の調整済み営業単位収益合計（TRASM）は 2019 年同期比で 5%減少しました。需要増加に伴い、3 月の TRASM は 2019 年よりもプラスに転じ、パンデミックが始まって以来 2019 年よりも単位収益が増加した最初の月となりました。これはプレミアムキャビンの収益に加え、ロイヤルティ・プログラムや貨物を含む収益源の多様化によるものです。
- 企業活動の回復によって出張需要が増加：**第 1 四半期中の米国内線の法人向け売上<sup>1</sup>は 2019 年同期と比べて最大 50%、3 月は最大 70%まで回復しました。国際線の法人向け売上は 2019 年同期比で最大 35%、3 月は最大 50%まで回復しました。国際線については、欧州諸国の入国規制の緩和に伴い、大西洋路線で最も顕著な回復が見られました。
- プレミアムキャビンの収益がメインキャビンより早いペースで回復：**プレミアムプロダクトが引き続き回復を牽引しており、3 月の米国内線のプレミアム収益は 2019 年の水準と比べてほぼ 100%まで回復しました。当四半期中の米国内線と中南米路線のプレミアムプロダクトの収益回復は、メインキャビンよりも約 10 ポイント高い水準でした。
- アメリカン・エクスプレスからの収益は 2019 年よりも 25%増加：**当四半期中のアメリカン・エクスプレスからの売上は 12 億ドルに達し、2019 年同期比で 25%増加しました。提携カードの費用は 2019 年同期比で 35%増加しました。3 月には 2019 年以来初めて航空券の支払いのための利用が宿泊を上回るなど、T&E（旅費および交際費）が大幅に増加したことに起因しています。提携カードの新規発行数は 2019 年第 1 四半期に比べてほぼ 95%まで回復しました。

<sup>1</sup> 法人向け売上には法人契約顧客向けに販売された航空券の売上が含まれており、当該期間中および以降の航空券も含まれています。

- **3月の貨物収益は引き続き最高額を達成**：第1四半期の貨物収益は2億8900万ドルで、堅調な需要とイールドによって2019年同期比で51%増加しました。

## コストパフォーマンス

デルタ航空の最高財務責任者、ダン・ジャンキ（Dan Janki）は次のように述べています。「デルタ航空の強力なチームワークによって、運航環境の変化が激しい第1四半期中も、引き続き競争力の高いコスト構造を維持することができ、当社の財務的回復を推進しました。引き続き需要が回復し、今年後半に輸送容量を増やすことにより、2019年と比べて燃料費以外の単位費用（ユニットコスト）が一桁代半ばまで改善し、通年の燃料費以外の費用が予測の範囲内に収まるものと考えています。燃料費以外の費用に注力することで、会社の規模を拡大し、機材や施設の有効活用を進めていきます。」

2022年第1四半期の調整済み営業経費合計は90億ドルで、前期に続き11%の増加となりましたが、これは燃料費の上昇と、継続的な事業回復に伴う費用によるものです。2022年第1四半期の調整済み燃料費は21億ドルでした。市場価格の上昇により、1ガロン当たりの調整済み燃料費は、製油所分の7セントを計上して2.79ドルとなり、2021年第4四半期と比べて33%上昇しました。

燃料を除く調整済み費用は69億ドルで前期に続き6%増加しました。これは主として保守費用の正常化によるものです。輸送容量は2019年同期比で17%減少しましたが、燃料以外の単位費用（CASM-Ex）は15%増加しました。

## バランスシート、キャッシュと流動性

ダン・ジャンキ（Dan Janki）は次のように述べています。「第1四半期はフリーキャッシュフローを創出し、引き続き負債返済を行い、ほぼ130億ドルの流動資産で当四半期を終えました。投資グレードの指標回復を目指す中、負債額の減少はデルタ航空の財務上の最優先課題です。2024年末までに調整済み純負債額を150億ドルに圧縮したいと考えています。」

2022年第1四半期末の時点で、デルタ航空の負債およびファイナンスリース残高合計は256億ドルでした。調整済みの純負債額は209億ドル、加重平均利率は4.3%でした。当四半期中にデルタ航空は合計14億ドルの負債を返済しました。

2022年第1四半期中の営業キャッシュフローは18億ドルでした。当四半期のフリーキャッシュフローは1億9700万ドルで、合計16億ドルの資本支出を事業に再投資しました。デルタ航空のエアトラフィックライアビリティは第1四半期末時点で91億ドルでした。これは第4四半期から28億ドルの増加、2019年同期比で25億ドルの増加でした。

第1四半期末の流動性は128億ドルでした。これには29億ドルのリバラー株残高が含まれています。

## 機材と提携航空会社に関する最新情報

第1四半期中にエアロメヒコ航空が米連邦破産法の手続きを脱し、それに伴いデルタ航空は株式取得の取引を完了し、再編後の同社の株式を20%保有しました。持分法会計に基づき、デルタ航空は第2四半期からエアロメヒコ株20%分の結果を営業外費用として損益計算書に盛り込みます。

デルタ航空の機材再編計画の一環として、最初のエアバスA321neo型機が2022年3月に納入されました。今年中に合計26機のA321neoが納入される予定です。こうした次世代航空機の導入は、デルタ航空が2022年中の目標として掲げている「2019年と比べて有効座席マイル当たり6%以上の燃料減」達成に貢献します。デルタ航空は2027年までに合計155機のA321neoを購入する予定です。

## 2022 年第 1 四半期中のその他のハイライト

### 企業カルチャーと人材

- 2021 年下半期に黒字化を達成した報償として、対象となる従業員に 1,250 ドルの特別プロフィットシェアリング（利益分配）を付与しました。
- 2022 年 5 月 1 日から世界中の対象従業員に対して 4%のベースアップを行うことを発表しました。
- グラスドア（Glassdoor）の「最も働きやすい会社」に 6 年連続で選出されました。デルタ航空は米国の航空会社のなかで最も高いランクを確保し、2022 年の大手企業 100 社のうち 18 位にランキングされました。
- フォーチュン誌の「最も賞賛される企業」に 9 年連続で選出され、航空会社では最も高いランキングを獲得しました。
- デルタ航空便で 2022 年冬季北京オリンピックとパラリンピックに参加した米国選手団「チーム USA」の帰国時に、スタッフや家族と共に祝賀会を主催しました。

### カスタマーエクスペリエンスとロイヤルティ

- ウォール・ストリート・ジャーナル誌により、ナンバーワンの米国航空会社に選ばれました。定時到着率、コンプライアンスファクター、大幅な遅延の回避、米国運輸省への顧客クレーム数の少なさなどについて、トップの実績が評価されました。
- 10 年に及ぶ 120 億ドル規模の空港改装プロジェクトの一環として、ロサンゼルス空港およびシアトル空港で大規模な空港インフラのマイルストーンを公開しました。
- 2023 年末まで航空券の有効期限を延長し、すべてのメダリオン会員資格取得必要マイル（MQM）を 2021 年から 2022 年に繰り越すことで柔軟性を高めました。
- 900 マイル以上の米国内線ファーストクラスでは、機内での温かいお食事のサービスを再開したほか、植物由来のベジタリアンメニューを導入し、機内のエクスペリエンスを向上しました。
- 「デルタ・ワン」では、3 ステップのコース料理の提供を再開しました。出発前のウェルカムドリンクの種類が増え、おつまみ用のスナックが新しくなり、デザートを選択肢が増えました。
- 米国—欧州間の夏の運航スケジュールを発表しました。ニューヨーク JFK—ストックホルム間、ソルトレイクシティ—ロンドン・ヒースロー間の新規路線の新設、ニューヨーク JFK とチューリッヒ、ブリュッセル、エジンバラ、コペンハーゲン、プラハを結ぶ路線の再開を含み、毎週 500 便以上のフライトが予定されています。

### 環境、社会、およびガバナンス

- 『Diversity, Equity and Inclusion（多様性、公平性、インクルージョン）』レポートを発表し、人種的平等とビジネスにおける多様性に向けたデルタ航空のコミットメントの推進状況を明らかにしました。
- 『Climate Lobbying Report（気候ロビーイングレポート）』を発表し、パリ協定に基づきデルタ航空が定めた環境目標をサポートし、補完するグローバルな提言活動や政策への関与状況について詳細に報告しました。
- 持続可能な航空燃料（SAF）メーカーであるジーボ（Gevo）社とのパートナーシップを拡張し、SAF による供給を増加しました。デルタ航空では 2030 年までに航空機燃料の 10%以上を SAF からの供給でまかなうという目標を掲げており、今回の措置はそれに向けたものです。
- 水素燃料航空機の開発を加速するため、エアバス社とのコラボレーションで業界をリードする研究を行うことを発表しました。
- 歴史的に黒人を多く受け入れてきたハンプトン大学と提携し、パイロット育成プログラム「Propel Collegiate Pilot Career Path Program」を創設しました。
- ウクライナでの救援活動のために米国赤十字社と国際赤十字ムーブメントに 100 万ドルを寄付しました。
- より持続性の高い機内プロダクトを新たに導入しました。これらにより、機内での使い捨てプラスチック品を年間 490 万ポンド（約 2222 トン）削減される見込みです。

## 2022 年 1～3 月期の業績

第 1 四半期の業績は主として投資による未実現損失、負債償還による損失、サードパーティへの精油所の売上に関して調整されており、注 A 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			
	2022 年 第 1 四半期	2019 年 第 1 四半期	\$増減	% 増減
営業（損失）／利益	(783)	1,020	(1,803)	NM
税引前（損失）／利益	(1,200)	946	(2,146)	NM
純（損失）／利益	(940)	730	(1,670)	NM
一株当たり（損失）／希釈利益	(1.48)	1.09	(2.57)	NM
営業収益	9,348	10,472	(1,124)	(11)%
有効座席マイル当たりの売上合計（TRASM）（セント）	18.04	16.78	1.26	8 %
営業経費	10,131	9,452	679	7 %
営業キャッシュフロー	1,771	1,942	(171)	(9)%
資本支出	1,766	1,360	406	30 %
有効座席マイル当たりのコスト（CASM）（セント）	19.56	15.14	4.42	29 %
燃料費	2,092	1,978	114	6 %
1 ガロン当たりの平均燃料価格	2.79	2.06	0.73	35 %
負債とファイナンスリースの債務合計	25,557	10,764	14,793	NM

(株式データを除き単位は百万ドル)	調整済み			
	2022 年 第 1 四半期	2019 年 第 1 四半期	\$増減	% 増減
営業（損失）／利益	(793)	1,026	(1,819)	NM
税引前（損失）／利益	(1,037)	831	(1,868)	NM
純（損失）／利益	(784)	639	(1,423)	NM
一株当たり（損失）／希釈利益	(1.23)	0.96	(2.19)	NM
営業収益	8,161	10,381	(2,219)	(21)%
TRASM（セント）	15.75	16.63	(0.88)	(5)%
営業経費	8,954	9,354	(400)	(4)%
フリーキャッシュフロー	197	751	(553)	(74)%
資本支出合計	1,565	1,511	54	4 %
燃料以外の費用	6,858	7,171	(313)	(4)%
連結単位コスト（CASM-Ex）（セント）	13.24	11.49	1.75	15 %
燃料費	2,097	1,963	133	7 %
1 ガロン当たりの平均燃料価格	2.79	2.04	0.75	37 %
調整済み純負債	20,863	10,198	10,664	NM

## デルタ航空について

デルタ航空（NYSE: DAL）は、6大陸275都市以上で一日約4,000便のフライトを運航し、受賞歴のある優れた運航実績、顧客サービス、安全性、革新性で世界をリードしています。デルタ航空の使命は、人々と地域社会を互いに結びつけ、その可能性をたぐことによって、機会を創出し、理解を促進し、裾野を広げることです。

デルタ航空は、パリ協定に沿った科学的根拠に基づく二酸化炭素排出量の目標値を達成するために、「Flight to Net Zero（フライト・トゥ・ネットゼロ）」プロジェクトを立ち上げ、持続可能な航空産業の基盤を構築することにおいて、旅行業界をリードしています。また、世界の多様な文化やアイデンティティを反映し、より多様で公平、かつ包括的な旅行の実現に取り組んでいます。

デルタ航空の従業員75,000人は、世界トップクラスの顧客エクスペリエンスを提供し、お客様一人ひとりに合わせた、ストレスフリーで楽しめる未来の旅行の実現を目指しています。旅のあらゆる場面ですべてのお客様を温かくもてなし、大切に接すること、それがデルタ航空の揺るぎない信念です。

## 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、弊社または弊社のパートナー企業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、モンロー・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遵守に関連するコストなど、精油所が既存および将来的な環境規制に違反したことによる影響、弊社の経営陣およびその他主要な社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、セキュリティ事象による影響、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長期的な中断または混乱、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、二酸化炭素排出量規制の強化やその他の気象変動関連のリスクなど、弊社事業に対する環境規制厳格化の影響、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、外国為替レートの変動がありますが、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、2021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。

連結損益計算書

(未監査)

	3月31日までの			
	3ヶ月間			
(株式データを除き単位は百万ドル)	2022年	2019年	\$増減	%増減
営業収益：				
旅客	\$ 6,907	\$ 9,254	\$ (2,347)	(25)%
貨物	289	192	97	51 %
その他	2,152	1,026	1,126	NM
営業収益合計	9,348	10,472	(1,124)	(11)%
営業経費：				
給与および関連コスト	2,826	2,732	94	3 %
航空機用燃料と関連税	2,092	1,978	114	6 %
付属事業と精油所	1,382	351	1,031	NM
委託サービス	753	709	44	6 %
減価償却	506	615	(109)	(18)%
着陸料およびその他賃料	504	524	(20)	(4)%
地方路線キャリア費用	491	538	(47)	(9)%
航空機メンテナンス材料および外部修理	465	476	(11)	(2)%
旅客コミッションおよびその他販売経費	312	474	(162)	(34)%
旅客サービス	275	288	(13)	(5)%
航空機賃料	122	102	20	20 %
再編費用	(5)	—	(5)	NM
プロフィットシェアリング	—	220	(220)	(100)%
その他	408	445	(37)	(8)%
営業経費合計	10,131	9,452	679	7 %
営業（損失）／利益	(783)	1,020	(1,803)	NM
営業外経費：				
支払い利子、正味	(274)	(83)	(191)	NM
持分法による結果	—	(54)	54	(100)%
投資による利益（損失）、正味	(147)	100	(247)	NM
負債償還による損失	(25)	—	(25)	NM
年金および関連する福利厚生／（費用）	73	(15)	88	NM
雑勘定、正味	(44)	(22)	(22)	100 %
営業外経費合計、正味	(417)	(74)	(343)	NM
（損失）／所得税引前利益	(1,200)	946	(2,146)	NM
所得税控除／（引当）	260	(216)	476	NM
純（損失）／利益	\$ (940)	\$ 730	\$ (1,670)	NM
一株当たり基本（損失）／利益	\$ (1.48)	\$ 1.10		
一株当たり希釈（損失）／利益	\$ (1.48)	\$ 1.09		
株式発行高基本加重平均	637	665		
株式発行高希釈加重平均	637	667		

デルタ航空  
旅客収益  
(未監査)

3月31日までの 3ヶ月間					
(単位：百万ドル)	2022 年	2019 年	\$増減	% 増減	
チケット - Main cabin	\$ 3,448	\$ 4,680	\$ (1,232)	(26) %	
チケット - プレミアムプロダクト	2,538	3,308	(770)	(23) %	
ロイヤルティトラベルアワード	543	692	(149)	(22) %	
旅行関連サービス	378	574	(196)	(34) %	
<b>旅客収益合計</b>	<b>\$ 6,907</b>	<b>\$ 9,254</b>	<b>\$ (2,347)</b>	<b>(25) %</b>	

デルタ航空  
その他収益  
(未監査)

3月31日までの 3ヶ月間					
(単位：百万ドル)	2022 年	2019 年	\$増減	% 増減	
精油所	\$ 1,187	\$ 48	\$ 1,139	NM	
ロイヤルティプログラム	571	474	97	20 %	
付属事業	209	321	(112)	(35) %	
雑勘定	185	183	2	1 %	
<b>その他収益合計</b>	<b>\$ 2,152</b>	<b>\$ 1,026</b>	<b>\$ 1,126</b>	<b>NM</b>	

デルタ航空  
収益合計  
(未監査)

増（減） 2022年第1四半期と2019年第1四半期の比較					
収益	2022 年	増減	単位収益	イールド	輸送容量
米国内線	\$ 5,563	(17)%	(12)%	(6)%	(7)%
大西洋路線	539	(50)%	(25)%	(9)%	(33)%
中南米路線	680	(21)%	(10)%	(1)%	(12)%
太平洋路線	125	(78)%	(31)%	72%	(69)%
<b>旅客合計</b>	<b>\$ 6,907</b>	<b>(25)%</b>	<b>(10)%</b>	<b>—%</b>	<b>(17)%</b>
<b>貨物収益</b>	<b>289</b>	<b>51%</b>			
<b>その他収益</b>	<b>2,152</b>	<b>NM</b>			
<b>収益合計</b>	<b>\$ 9,348</b>	<b>(11)%</b>	<b>8%</b>		
サードパーティの精油所売上	(1,187)				
<b>収益合計、調整済み</b>	<b>\$ 8,161</b>	<b>(21)%</b>	<b>(5)%</b>		



**デルタ航空  
統計サマリー  
(未監査)**

	3月31日までの			
	3ヶ月間			増減
	2022年		2019年	
旅客マイル売上（百万）	38,700	51,617	(25) %	
有効座席マイル（百万）	51,810	62,416	(17) %	
旅客マイル利回り（セント）	17.85	17.93	— %	
有効座席マイル当たりの旅客売上（セント）	13.33	14.83	(10) %	
有効座席マイル当たりの売上合計（セント）	18.04	16.78	8 %	
調整済み TRASM - 注 A 参照（セント）	15.75	16.63	(5) %	
有効座席マイル当たりのコスト（セント）	19.56	15.14	29 %	
CASM-Ex - 注 A 参照（セント）	13.24	11.49	15 %	
搭乗率	75 %	83 %	(8) pts	
消費燃料（百万ガロン）	751	962	(22) %	
1 ガロン当たりの平均燃料価格	\$ 2.79	\$ 2.06	35 %	
燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み－注 A 参照	\$ 2.79	\$ 2.04	37 %	

**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 3ヶ月間	
	2022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	\$ (940)	\$ 730
減価償却	506	615
エアートラフィックライアビリティの変更分	2,751	1,938
バランスシートその他の変更、正味	(546)	(1,341)
<b>営業活動によるキャッシュフロー、正味</b>	<b>1,771</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：		
前払い金を含む航空機材	(1,276)	(1,059)
不動産および技術を含む装置	(490)	(301)
短期投資の購入	(226)	—
短期投資の償還	1,346	206
株式投資の購入	(100)	—
その他、正味	(3)	58
<b>投資活動に使用したキャッシュフロー、正味</b>	<b>(749)</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	—	500
負債とファイナンスリースの債務返済	(1,443)	(1,285)
普通株の買戻し	—	(1,325)
配当金	—	(233)
その他、正味	(13)	(16)
<b>財務活動に使用したキャッシュフロー（正味）</b>	<b>(1,456)</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>(434)</b>	<b>237</b>
期首時の現金および現金同等物、制限付き預金	\$ 8,569	\$ 2,748
期末時の現金および現金同等物、制限付き預金	\$ 8,135	\$ 2,985

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	\$ 7,705	\$ 1,910
前払い費用その他に含まれている制限付き預金	170	57
<b>その他の資産：</b>		
他の非流動資産に含まれている制限付き預金	260	1,018
現金、現金同等物、および制限付き預金合計	\$ 8,135	\$ 2,985

**デルタ航空**  
**連結バランスシート**  
**(未監査)**

(単位：百万ドル)	2022 年 3 月 31 日	2021 年 12 月 31 日
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産：</b>		
現金等価額	\$ 7,705	\$ 7,933
短期投資	2,250	3,386
売掛金、正味	3,039	2,404
燃料在庫、拡張可能部品および備品在庫、正味	1,292	1,098
前払い費用とその他の項目	1,434	1,119
流動資産合計	15,720	15,940
<b>不動産・機材、正味：</b>		
不動産と機材、正味	30,042	28,749
<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	7,402	7,237
営業権	9,753	9,753
識別可能な無形資産、正味	5,999	6,001
株式投資	1,999	1,712
繰延所得税、正味	1,534	1,294
その他の固定資産	1,299	1,773
その他の資産合計	27,986	27,770
資産合計	\$ 73,748	\$ 72,459
<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	\$ 1,116	\$ 1,782
オペレーティングリースの当期満期分	744	703
エアートラフィックライアビリティ	8,809	6,228
買掛金	4,810	4,240
未払い給与と関連する福利厚生	2,288	2,457
ロイヤルティプログラム繰延収益	3,038	2,710
給油カード債務	1,100	1,100
その他の未払い負債	2,155	1,746
流動負債合計	24,060	20,966
<b>非流動負債：</b>		
負債およびファイナンスリース	24,441	25,138
非流動エアートラフィックライアビリティ	300	130
年金、退職後、および関連する福利厚生	5,862	6,035
ロイヤルティプログラム繰延収益	4,606	4,849
当期満期分以外のオペレーティングリース	7,199	7,056
その他の非流動負債	4,289	4,398
非流動負債合計	46,697	47,606
<b>コミットメントと有事への対応</b>		
<b>自己資本：</b>		
負債および資本合計	\$ 73,748	\$ 72,459

**注 A：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容易に行うことができません。

**調整：**この種の調整には GAAP 指標に対する新型コロナウイルスの影響と弊社の対応に関連する特定の調整を含んでいます。該当する場合、こうした調整は以下のように対象となる期間の比較を容易にするために行っています。

再編費用：2020 年中は機材の減損処理や COVID-19 パンデミックに伴う戦略的なビジネス上の意思決定による希望早期退職および定年退職といった項目で再編費用を計上しました。2022 年第 1 四半期中に当該再編費用の一部に対して 500 万ドルの純調整を行い計上費用の変更を行いました。

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。

特別なプロフィットシェアリング：この調整は 2021 年に限定的なものです。パンデミック中の従業員の多大な尽力に感謝し、2021 年下半期の調整済み税引前利益に基づき、2022 年 2 月に対象従業員に対して特別なプロフィットシェアリングを付与いたしました。この調整により投資家の皆様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。

また以下の項目については以下の理由により適宜特定の GAAP 指標を定期的に調整しています。

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。こうした評価額の変化は、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。したがってこうした影響を排除することで投資家の皆様が弊社の主要な業績を理解・分析しやすくなります。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。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。

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と関連費用は航空セグメントとは無関係です。したがってこうした売上を除くことは、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。

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：プロフィットシェアリング（利益分配）費用の調整によって、投資家の皆様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。

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。

営業（損失）／利益、調整済み

(単位：百万ドル)	3月31日までの3ヶ月	
	2022年	2019年
営業（損失）／利益	\$ (783)	\$ 1,020
以下調整済み：		
再編費用	(5)	—
ヘッジの MTM 調整および支払額	(4)	8
Delta Private Jets に関する調整	—	(1)
営業（損失）／利益、調整済み	\$ (793)	\$ 1,026

営業利益率、調整済み

	2022年3月31日までの 1ヶ月
営業利益率	7.9%
以下調整済み：	
再編費用	(0.1)
ヘッジの MTM 調整および支払額	(0.8)
サードパーティの精油所売上 <sup>(1)</sup>	2.4
営業利益率、調整済み	9.4%

<sup>(1)</sup> 上記に記載した3月のサードパーティの精油所売上分の調整は四半期の合計金額を表します。これは3月にのみ計上されているためです。

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：

	2022 年 3 月 31 日までの			2022 年 3 月 31 日までの
	3ヶ月間			3ヶ月間
	税引前	所得税	純損失	損失
(株式データを除き単位は百万ドル)	損失			希釈後、一株当たり
GAAP	\$ (1,200)	\$ 260	\$ (940)	\$ (1.48)
以下調整済み：				
再編費用	(5)			
負債償還による損失	25			
ヘッジの MTM 調整および支払額	(4)			
投資の MTM 調整	148			
GAAP に基づかない	\$ (1,037)	\$ 253	\$ (784)	\$ (1.23)

	2019 年 3 月 31 日までの			2019 年 3 月 31 日までの
	3ヶ月間			3ヶ月間
	税引前	所得税	純益	利益
(株式データを除き単位は百万ドル)	利益			希釈後、一株当たり
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			
株式投資 MTM 調整	(21)			
投資の MTM 調整	(100)			
Delta Private Jets に関する調整	(1)			
GAAP に基づかない	\$ 831	\$ (193)	\$ 639	\$ 0.96

調整済み営業収益、および調整済み有効座席マイル当たりの収益合計（TRASM）

	2022 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間			2019 年 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間	2019 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2022 年 第 1 四半期と 2019 年 第 1 四半期の 比較
(単位：百万ドル)						
営業収益	\$	9,348	\$	12,536	\$	10,472
以下調整済み：						
サードパーティの精油所売上		(1,187)		(40)		(48)
Delta Private Jets に関する調整		—		(49)		(43)
調整済み営業収益	\$	8,161	\$	12,448	\$	10,381
						(21)%

	2022 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間			2019 年 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間	2019 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2022 年 第 1 四半期と 2019 年 第 1 四半期の 比較
TRASM（セント）		18.04		17.47		16.78
以下調整済み：						
サードパーティの精油所売上		(2.29)		(0.06)		(0.08)
Delta Private Jets に関する調整		—		(0.07)		(0.07)
調整済み TRASM		15.75		17.35		16.63
						(5)%

	2022 年 3 月 31 日 までの 1 ヶ月間		2019 年 3 月 31 日 までの 1 ヶ月間	% 増減
TRASM（セント）		24.94	18.46	
以下調整済み：				
サードパーティの精油所売上 <sup>(1)</sup>		(6.27)	(0.21)	
Delta Private Jets に関する調整		—	(0.09)	
調整済み TRASM		18.68	18.16	3 %

<sup>(1)</sup> 上記に記載した 3 月のサードパーティの精油所売上分の調整は四半期の合計金額を表します。これは 3 月にのみ計上されているためです。

調整済み営業経費

	2022 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2021 年 12 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2019 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間
(単位：百万ドル)			
営業経費	\$ 10,131	\$ 9,207	\$ 9,452
以下調整済み：			
再編費用	5	16	—
特別なプロフィットシェアリング	—	(108)	—
ヘッジの MTM 調整および支払額	4	11	(8)
サードパーティの精油所売上	(1,187)	(1,040)	(48)
Delta Private Jets に関する調整	—	—	(42)
調整済み営業経費	\$ 8,954	\$ 8,086	\$ 9,354

**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。フリーキャッシュフローとは営業活動と投資活動による正味現金に対して、(i) 短期投資の償還、正味、(ii) 戦略的投資およびその関連、(iii) 特定の空港建設プロジェクトおよびその他に関連する正味キャッシュフローについての調整を行ったものです。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/購入、正味：短期投資の償還/購入、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良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特定の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。デルタ航空ではこれらの項目について調整していますが、これは経営陣が、空港建設プロジェクトによる資本支出の一部がサードパーティから補填されている、またはプロジェクトに限定された現金によってまかなわれていることを投資家の皆様にお伝えするべきだと判断したためです。

(単位：百万ドル)	2022 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2019 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間
営業活動によるキャッシュフロー、正味	\$ 1,771	\$ 1,942
投資活動に使用したキャッシュフロー、正味	(749)	(1,096)
以下調整済み：		
短期投資の（償還）／購入、正味	(1,120)	(206)
戦略的投資および関連費用	107	—
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	188	111
フリーキャッシュフロー	\$ 197	\$ 751

**資本支出合計：**資本支出合計を特定するため、以下に記載した理由で以下の項目の資本支出を調整しています。

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ている航空機の納品を反映するために資本支出を調整しています。調整は当初の契約購入金額または評価額に基づいており、弊社の投資活動をよりわかりやすくします。

特定空港の建設プロジェクト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が資本支出に含まれています。これら空港建設プロジェクトの資本支出の一部は当該プロジェクトに限定された現金、またはサードパーティによる補填分でまかなっていることを投資家の皆様にお伝えすべきだと経営陣が判断したため、こうした項目を調整しています。

(単位：百万ドル)	2022 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2019 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間
前払い金を含む航空機材	\$ 1,276	\$ 1,059
不動産および技術を含む装置	490	301
以下調整済み：		
航空機取得のための資金調達	—	243
特定空港の建設プロジェクトに関連する正味キャッシュフロー	(201)	(93)
資本支出合計	\$ 1,565	\$ 1,511



燃料以外の費用と燃料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")

	2022 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2019 年 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間	2019 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2022 年 第 1 四半期 と 2019 年 第 1 四半期 の比較
CASM (単位: セント)	19.56	14.51	15.14	
以下調整済み:				
再編費用	0.01	—	—	
航空機用燃料と関連税	(4.04)	(3.19)	(3.17)	
サードパーティの精油所売上	(2.29)	(0.06)	(0.08)	
プロフィットシェアリング	—	(0.72)	(0.35)	
Delta Private Jets に関する調整	—	(0.06)	(0.05)	
CASM-Ex	13.24	10.47	11.49	15 %

	2022 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2021 年 12 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2019 年 3 月 31 日 までの 3 ヶ月間	2022 年 第 1 四半期 と 2019 年 第 1 四半期 の比較
(単位: 百万ドル)				
営業経費	\$ 10,131	\$ 9,207	\$ 9,452	
以下調整済み:				
再編費用	5	16	—	
航空機用燃料と関連税	(2,092)	(1,577)	(1,978)	
サードパーティの精油所売上	(1,187)	(1,040)	(48)	
特別なプロフィットシェアリング	—	(108)	—	
プロフィットシェアリング	—	—	(220)	
Delta Private Jets に関する調整	—	—	(35)	
燃料以外の費用	\$ 6,858	\$ 6,498	\$ 7,171	(4)%

1 ガロン当たりの調整済み平均燃料価格

	3 ヶ月間			1 ガロン当たりの平均燃料価格		
	1 月 1 日～ 3 月 31 日	10 月 1 日～ 12 月 31 日	1 月 1 日～ 3 月 31 日	1 月 1 日～ 3 月 31 日	10 月 1 日～ 12 月 31 日	1 月 1 日～ 3 月 31 日
(ガロン当たりのデータを除き単位は百万ドル)	2022 年	2021 年	2019 年	2022 年	2021 年	2019 年
燃料費合計	\$ 2,092	\$ 1,577	\$ 1,978	\$ 2.79	\$ 2.09	\$ 2.06
以下調整済み:						
ヘッジの MTM 調整および支払額	4	11	(8)	0.01	0.01	(0.01)
Delta Private Jets に関する調整	—	—	(7)	—	—	(0.01)
調整済み燃料費合計	\$ 2,097	\$ 1,588	\$ 1,963	\$ 2.79	\$ 2.10	\$ 2.04

2019 年から 2022 年の燃料費の変化: 7%

**調整済み負債総額**：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、調整済み負債総額を採用しています。デルタ航空は調整済み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、調整済み負債総額は、負債負担に必要な資本額を示すことになります。経営陣は同指標により、投資家の皆様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)		2022 年 3 月 31 日
負債とファイナンスリースの債務	\$	25,557
および：売上-リースバック融資負債		2,221
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		193
調整済み負債とファイナンスリースの債務	\$	27,971
および：7x 型の 12 ヶ月間の航空機レンタル料		3,138
調整済み負債総額	\$	31,109
現金、現金相当物、短期投資を除外		(9,955)
LGA 制限付き現金を除外		(291)
調整済み純負債	\$	20,863

(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
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		(82)
調整済み負債とファイナンスリースの債務	\$	10,683
および：7x 型の 12 ヶ月間の航空機レンタル料		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)
LGA 制限付き現金を除外		(1,383)
調整済み純負債	\$	10,198