

*本リリースは7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7月19日

デルタ航空、2022年第2四半期の業績を発表

- 7月の運航信頼性は通常のデルタ航空の高い基準まで回復の兆し
- 第2四半期の営業利益率は2桁を達成
- 第3四半期は2桁の営業利益率を予想、通年の収益性も高くなる見込み
- 2024年までの目標、調整済みEPS70億ドル、フリーキャッシュフロー40億ドルを達成予定

【米国アトランタ、2022年7月13日】 - デルタ航空（NYSE:DAL）は、2022年6月を期末とする2022年第2四半期の業績と2022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2022年第2四半期の業績を5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・バステアン（Ed Bastian）は次のように述べています。「業界中が厳しい運航環境にある中、最高クラスの信頼性の回復に尽力してくれているデルタ航空チーム全員に感謝します。彼らの努力と強い需要によって今年上半期は黒字となり、20億ドル近くのフリーキャッシュフローを生み出すとともに、従業員にとってのマイルストーンであるプロフィット・シェアリング（利益分配）を確保することができました。第3四半期は11～13%の調整済み営業利益率を見込んでおり、通年での黒字を達成できそうです。」

2022年4月～6月期のGAAP業績結果

- 営業収益は138億ドル
- 営業利益は15億ドル、営業利益率は11.0%
- 1株当たりの利益は1.15ドル
- 営業活動によるキャッシュフローは25億ドル
- 負債とファイナンスリースの債務合計は248億ドル

2022年4月～6月期の調整済み業績結果

- 営業収益は123億ドル—2019年同期比82%の輸送容量で99%まで回復
- 営業利益は14億ドル、営業利益率は11.7%で、2019年以降の四半期で初めて2桁の利益率に
- 1株当たりの利益は1.44ドル
- 事業への投資8億6400万ドルを差し引いたフリーキャッシュフローは16億ドル
- 負債とファイナンスリースの債務合計は10億ドル
- 流動性資産*は136億ドルで、調整済み純負債は196億ドル

*現金と現金同等物、短期投資およびリボルビング与信枠残高を含む

2022 年 7 月～10 月期の予測値¹

| | 2022 年第 3 四半期予測 |
|----------------------|-----------------|
| 輸送容量 ² | 15% - 17%減少 |
| 収益合計 ² | 1% - 5%増加 |
| CASM-Ex ² | 最大 22%増加 |
| 燃料価格 (\$/ガロン) | \$3.45 - \$3.60 |
| 営業利益率 | 11% - 13% |
| 資本支出合計 | 最大 18 億ドル |
| 調整済み純負債 | 最大 200 億ドル |

¹ 非 GAAP 指標（輸送容量を除く）；2019 年第 3 四半期との比較は非 GAAP 調整を参照

² 2019 年 7 月～9 月期との比較

燃料価格のガイダンスは 7 月 8 日現在の価格に基づいており、107 ドル/バレルのブレント、41 ドル/バレルのクラック、0.27 ドル/ガロンの精油所分収益を含む。財務モデルの追加指標は ir.delta.com に掲載された四半期業績の捕捉情報部分を参照ください。

2022 年第 2 四半期の収益環境と第 3 四半期の予測

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。「第 2 四半期中はデルタ航空のネットワーク全体で需要が増加したことで、燃料価格上昇による影響を相殺しました。その結果、2019 年同期比で旅客単位収益（ユニット・レベニュー）が 20.5%増加し、調整済み収益が 99%まで回復しました。アメリカン・エクスプレスとの提携クレジットカード事業についても、ブランド力の強さによって 2019 年同期比で 35%の増益という新記録を達成し、収益ベースの多様化を推進しました。引き続き予約が好調なので、第 3 四半期もユニット・レベニューの伸びが続き、2019 年同期比の収益は 1～5%増加すると予測しています。」

- 米国内線需要が引き続き回復をリードし、国際線の需要も加速：**国内線の旅客収益は 2019 年同期比で 3%増加し、国際線の収益も 81%まで回復しました。ラテンアメリカと大西洋路線における 6 月の収益は 2019 年の水準を超えており、太平洋路線での回復のペースも顕著になってきました。これは韓国とオーストラリアが規制を撤廃し、日本も規制を緩和したことによります。
- ビジネス需要の回復：**当四半期中の米国内法人向け売上*は 2019 年同期比で最大 80%回復し、第 1 四半期から 25%増加しました。海外法人向け売上*は 2019 年同期比で最大 65%回復し、第 1 四半期から 30%増加しました。これは主として大西洋路線の大幅な回復によるものです。最近の企業向けアンケート結果によると、第 3 四半期の出張に対して前向きな意見が多く、これには、6 月から米国到着便の搭乗前検査が不要になったことで海外旅行に対する見通しが明るくなったことも要因として挙げられます。
- メインキャビンを上回るプレミアム・プロダクト：**すべての市場でプレミアム・プロダクト（デルタ・ワン、デルタ・プレミアムセレクト、デルタ・コンフォートプラス）の収益の回復は、メインキャビンより進んでいます。プレミアムプロダクトとその他の収益源（ロイヤルティ、貨物、保守サービスなど）が収益合計の 54%を占めています。
- アメリカン・エクスプレスからの収益が引き続き堅調：**第 2 四半期中に 2019 年同期比 35%増の 14 億ドルの収益を獲得し、通年で 50 億ドルという目標を達成する見込みです。2019 年同期比で、提携クレジットカードの使用金額は 43%増加し、新規会員は 15%増加しました。

・ **貨物は第2四半期としては過去最高の業績を達成、保守サービス（MRO）は2019年のレベル近くまで回復**：貨物収益は2億7200万ドルで、2019年同期比で46%増加しました。当四半期中のMRO収益は1億7800万ドルで、2019年のレベルの85%まで回復しました。

*法人向け売上には法人契約顧客向け航空券の売上が含まれており、当該期間とそれ以降の航空券も含まれています。

2022年第2四半期のコストパフォーマンスと第3四半期の予測

デルタ航空の最高財務責任者（CFO）、ダン・ジャンキ（Dan Janki）は次のように述べています。「第2四半期中の燃料費を除く単位コスト（ユニットコスト）は2019年に比べて22%増加しました。これは輸送容量の減少、営業関連経費の増加、運航の信頼性に対する投資によるものです。路線ネットワークを最大化し、運航をデルタ航空の高い基準に戻すことで、単位コストを大幅に改善できると確信しています。短期的には信頼性回復を最優先しながら、5%少ない輸送容量で、燃料を除く通年の単位コストを予定よりも8%程度の増加に留める予定です。」

- ・ 当四半期中の営業経費は123億ドルで、調整済み営業経費合計は109億ドルでした。いずれも前四半期より21%の増加でした。
- ・ 燃料を除く調整済みの経費は75億ドルで、前四半期比で10%の増加でした。これは主として輸送容量の増加によるものです。
- ・ 2019年同期比では、18%少ない輸送容量に対して、燃料費以外の調整済みCASMが22%増加しました。
- ・ 調整済み燃料は1ガロン当たり3.82ドルで、前四半期比37%の増加になりました。2019年同期比で市場価格は94%上昇しました。
- ・ 精油所による利益は2億6900万ドルで、1ガロン当たり31¢分が調整済み燃料費に計上されています。
- ・ 1,000ASM（有効座席マイル）当たりのガロン数として定義される燃料効率は14.6で、2019年と比べて4.2%改善しました。

2022年第2四半期のバランスシート、キャッシュフローと流動性

デルタ航空の最高財務責任者（CFO）のダン・ジャンキ（Dan Janki）は、「高い収益性と予測よりも多くのキャッシュフローを達成したため、第2四半期中に合計で10億ドル分の負債を返済しました。投資グレードの指標達成に引き続き尽力し、今後3年で投資資本回収率を10%半ばまで回復したいと考えています。」と、述べています。

- ・ 調整済み純負債は196億ドルー加重平均利率は4.3%で84%が固定金利の負債、16%が変動金利の負債
- ・ 負債とファイナンスリースの債務返済額合計は10億ドルで、上半期の返済額合計は24億ドル
- ・ フリーキャッシュフローは16億ドルで、営業活動によるキャッシュフローは25億ドル、資本支出合計は8億6400万ドル
- ・ 6月末時点のエアトラフィックライアビリティは99億ドルで、3月末時点と比べると8億500万ドル増加
- ・ 流動性資産は136億ドル（28億ドルのリボリビングと信枠残高を含む）

2022年第2四半期のハイライト

運航の信頼性

- ・ お客様と従業員のために回復力改善と運航の信頼性回復に向けた強力な措置を講じました。具体的には、年末までのスケジュール調整、搭乗手続きの前倒し、運航バッファの追加などが挙げられます。
- ・ 7月の運航は好調にスタートしました。月初から現在までの平均コンプライアンスファクターは99.2%で、定時到着率（14分以内）84%を達成しました。

- ・ 定時出発とスムーズな乗り継ぎをサポートするため、デルタ航空の最大のハブ空港において国内線の搭乗時間を早め、スケジュールを調整するなど、空港での手続きを変更しました。
- ・ オフィス勤務の従業員が、デルタ航空便の運航やお客をサポートする前線のスタッフを手伝うことできる従業員向けプログラム、ピーチ・コープ（Peach Corps）を再開しました。

企業カルチャーと人材

- ・ デルタ航空従業員の尽力と優れた能力への報償として、5月1日に全世界の対象従業員の基本給を4%上げました。
- ・ 2023年2月にデルタ航空従業員に支払われる利益分配プログラム「プロフィットシェアリング」に追加金額を計上しました。
- ・ 運航の改善への継続的な投資として、客室乗務員向けに業界唯一の搭乗手当を導入しました。
- ・ 5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表彰されました。
- ・ デルタ航空基金では、教育のためのマッチングギフト・プログラムを再開し、認証済み対象教育機関に対し、デルタ航空従業員と退職者からの寄付をマッチングして寄付しました。

顧客エクスペリエンスとロイヤルティ

- ・ スカイマイルとアメリカン・エクスプレスの提携クレジットカードの新規入会者数の記録を更新しました。
- ・ 4月にロサンゼルス空港にターミナル3を、6月にはラガーディア空港にターミナルCを開設し、デルタ航空で最大規模のデルタスカイクラブを両空港にオープンしました。これは米国のハブ空港で数年かけて実施している120億ドル規模の改装投資プロジェクトの一環です。
- ・ アメリカン・エクスプレスとのパートナーシップによって、退役後のボーイング B747 型機の金属を利用した画期的な限定クレジットカードの発行を開始しました。
- ・ エアバス A321neo 型機の就航を開始しました。また、新たに A321neo2 機、A220-3001 機、A330-9001 機、状態の良い中古の 737-900ER5 機が納入されました。
- ・ 米国内線用 A321neo に新たなファーストクラスシートを導入しました。プライベートスペースを広くし、私物用の収納スペースを増やしたほか、全客室のシートに形状記憶クッションを搭載しました。
- ・ ミスアプライド・サイエンス（Misapplied Sciences）との提携により、デトロイト空港でパラレル・リアリティ（PARALLEL REALITY™）試験運用を開始しました。これにより、各自の旅程に合わせてカスタマイズされたコンテンツが、単一のデジタル画面に同時に表示されます。
- ・ 付加価値の高いエクスペリエンス提供に対するデルタ航空のコミットメントの一環として、機内で提供するスナックやお飲み物を、小規模企業やグローバルサプライヤー、女性やLGBTQ+が率いるブランドから購入し、選択肢を追加しました。
- ・ 人気の映画や連続テレビシリーズ、オーディオ・プレイリストが楽しめる機内エンターテインメントに、新たにマスタークラスを追加し、一部の授業にアクセスできるようにしました。

環境、社会、およびガバナンス

- ・ 2021年版ESGレポートを発行しました。このレポートには、「人々と機会をつなぎ、地球とそこに住む人々の理解を拡大する」という目標の達成に向けたデルタ航空の取り組みに関する最新データと詳細が記されています。
- ・ 既存のインフラを活用して、ニューヨークのラガーディア空港出発のデルタ航空便で、持続可能な航空燃料（SAF）を利用できるようになりました。これにより、二酸化炭素排出量の少ない燃料の使用量を柔軟に増減できるようになります。

- スカイチーム航空連合のサステナブル・フライトチャレンジに参加しました。これは業界の二酸化炭素排出量削減という共通目標達成に向けて、パートナーである航空各社が得た教訓やイノベーションを共有するための取り組みです。
- 新たにスキルファースト・キャリア開発プログラムを導入しました。これは、社内の管理職のうち25%を現場の人材から確保し、4年制大学の学位というキャリアの障壁を取り除き、社内で高い職位へのアクセスを可能にすることで、経済的な公平性を支援するという長期的な目標に基づくものです。
- Responsible Business Initiative for Justice (RBIJ) に参加し、アンロック・ポテンシャル (Unlock Potential) プログラムを開始しました。これにより教育や雇用の機会が十分得られていない若者に対して、経済的、社会的なモビリティを支援するもので、リスクを抱えた若者が有益なキャリア機会を得られるようにします。

2022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、サードパーティの精油所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2四半期 | 2019年第2四半期 | \$増減 | %増減 |
| 営業利益 | 1,519 | 2,128 | (609) | (29)% |
| 税引前利益 | 1,033 | 1,907 | (874) | (46)% |
| 純利益 | 735 | 1,443 | (708) | (49)% |
| 一株当たり希釈利益 | 1.15 | 2.21 | (1.06) | (48)% |
| 営業利益率 | 11.0 % | 17.0 % | (6.0) ポイン | (35)% |
| 営業収益 | 13,824 | 12,536 | 1,288 | 10 % |
| 有効座席マイル当たりの売上合計 (TRASM) (セント) | 23.47 | 17.47 | 6.00 | 34 % |
| 営業経費 | 12,305 | 10,408 | 1,897 | 18 % |
| 営業キャッシュフロー | 2,535 | 3,268 | (733) | (22)% |
| 資本支出 | 958 | 1,559 | (601) | (39)% |
| 有効座席マイル当たりのコスト (CASM) (セント) | 20.89 | 14.51 | 6.38 | 44 % |
| 燃料費 | 3,223 | 2,291 | 932 | 41 % |
| 1 ガロン当たりの平均燃料価格 | 3.74 | 2.08 | 1.66 | 80 % |
| 負債とファイナンスリースの債務合計 | 24,839 | 9,990 | 14,849 | NM |

| (株式データを除き単位は百万ドル) | 調整済み | | | |
|----------------------------|------------|------------|-----------|-------|
| | 2022年第2四半期 | 2019年第2四半期 | \$増減 | %増減 |
| 営業利益 | 1,445 | 2,140 | (695) | (32)% |
| 税引前利益 | 1,222 | 1,998 | (776) | (39)% |
| 純利益 | 921 | 1,533 | (612) | (40)% |
| 一株当たり希釈利益 | 1.44 | 2.35 | (0.91) | (39)% |
| 営業利益率 | 11.7 % | 17.2 % | (5.5) pts | (32)% |
| 営業収益 | 12,311 | 12,448 | (137) | (1)% |
| TRASM (セント) | 20.90 | 17.35 | 3.55 | 20 % |
| 営業経費 | 10,866 | 10,308 | 558 | 5 % |
| フリーキャッシュフロー | 1,608 | 2,175 | (567) | (26)% |
| 資本支出合計 | 864 | 1,618 | (754) | (47)% |
| 燃料以外の費用 | 7,516 | 7,516 | — | — % |
| 燃料以外の単位コスト (CASM-Ex) (セント) | 12.76 | 10.47 | 2.29 | 22 % |
| 燃料費 | 3,296 | 2,274 | 1,022 | 45 % |
| 1 ガロン当たりの平均燃料価格 | 3.82 | 2.07 | 1.75 | 85 % |
| 調整済み純負債 | 19,578 | 9,347 | 10,231 | NM |

デルタ航空について

毎日 4,000 便以上のデルタ航空便が、業界をリードするカスタマーサービス、安全性、イノベーションへのコミットメントとともに、6 つの大陸、275 都市以上にいる人々をつないでいます。世界をリードするグローバルエアラインであるデルタ航空の使命は、人々とコミュニティ、その可能性をつなぐことによって機会を創出し、理解を促進し、視野を広げることです。

デルタ航空の 80,000 人以上の従業員は、お客様の航空機の利用と地球環境の保護を両立できるようにサポートしています。既存のソリューションとテクノロジーの活用、持続可能な航空燃料への投資、次世代ソリューションへの積極的な取り組みによって持続可能性の高い空の旅の実現に取り組んでいます。

デルタ航空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った、楽しく、ストレスフリーな新たな旅の形を追求しています。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、それが私たち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、COVID-19 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とそこに保存されているデータのセキュリティ侵害または不備、常に進化する全世界のプライバシーおよびセキュリティ規制へのコンプライアンス、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、航空機燃料費の変動、航空燃料の長期的な供給停止（デルタ航空の完全子会社である Monroe Energy, LLC（「モンロー」）からの供給を含む）、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、モンロー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、企業としての評判やブランドが大きく棄損される行為（大規模な非難や中傷のリスクや特定の持続性目標達成失敗など）、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、弊社事業に対する環境規制厳格化（二酸化炭素排出量規制の強化、気象変動関連の他のリスク、環境規制厳格化へのコンプライアンスに伴うコストなど）による影響、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と 2022 年 1 月～3 月期の Form 10-Q に記載された四半期報告など、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) | 3ヶ月間 | | | | 6ヶ月間 | | | |
|-----------------------|-----------|-----------|----------|-------|-----------|-----------|------------|-------|
| | 2022 年 | 2019 年 | \$増減 | % 増減 | 2022 年 | 2019 年 | \$増減 | % 増減 |
| 営業収益： | | | | | | | | |
| 旅客 | \$ 10,958 | \$ 11,368 | \$ (410) | (4)% | \$ 17,865 | \$ 20,622 | \$ (2,757) | (13)% |
| 貨物 | 272 | 186 | 86 | 46 % | 561 | 378 | 183 | 48 % |
| その他 | 2,594 | 982 | 1,612 | NM | 4,747 | 2,008 | 2,739 | NM |
| 営業収益合計 | 13,824 | 12,536 | 1,288 | 10 % | 23,173 | 23,008 | 165 | 1 % |
| 営業経費： | | | | | | | | |
| 給与および関連コスト | 2,955 | 2,847 | 108 | 4 % | 5,782 | 5,579 | 203 | 4 % |
| 航空機用燃料と関連税 | 3,223 | 2,291 | 932 | 41 % | 5,315 | 4,269 | 1,046 | 25 % |
| 付属事業と精油所 | 1,718 | 316 | 1,402 | NM | 3,100 | 667 | 2,433 | NM |
| 委託サービス | 791 | 731 | 60 | 8 % | 1,544 | 1,440 | 104 | 7 % |
| 減価償却 | 510 | 713 | (203) | (28)% | 1,016 | 1,328 | (312) | (23)% |
| 着陸料およびその他賃料 | 546 | 548 | (2) | — % | 1,050 | 1,072 | (22) | (2)% |
| 地方路線キャリア費用 | 528 | 542 | (14) | (3)% | 1,018 | 1,079 | (61) | (6)% |
| 航空機メンテナンス材料および外部修理 | 522 | 434 | 88 | 20 % | 988 | 910 | 78 | 9 % |
| 旅客コミッションおよびその他販売経費 | 526 | 597 | (71) | (12)% | 838 | 1,071 | (233) | (22)% |
| 旅客サービス | 369 | 340 | 29 | 9 % | 644 | 628 | 16 | 3 % |
| 航空機賃料 | 127 | 107 | 20 | 19 % | 249 | 209 | 40 | 19 % |
| プロフィットシェアリング | 54 | 518 | (464) | (90)% | 54 | 739 | (685) | (93)% |
| その他 | 436 | 424 | 12 | 3 % | 840 | 869 | (29) | (3)% |
| 営業経費合計 | 12,305 | 10,408 | 1,897 | 18 % | 22,438 | 19,860 | 2,578 | 13 % |
| 営業利益 | 1,519 | 2,128 | (609) | (29)% | 735 | 3,148 | (2,413) | (77)% |
| 営業外経費： | | | | | | | | |
| 支払い利子、正味 | (269) | (75) | (194) | NM | (543) | (158) | (385) | NM |
| 持分法による結果 | (12) | (17) | 5 | (29)% | (12) | (71) | 59 | (83)% |
| 投資による利益（損失）、正味 | (221) | (82) | (139) | NM | (368) | 18 | (386) | NM |
| 負債償還による損失 | (41) | — | (41) | NM | (66) | — | (66) | NM |
| 年金および関連する福利厚生／（費用） | 73 | (17) | 90 | NM | 145 | (32) | 177 | NM |
| 雑勘定、正味 | (16) | (30) | 14 | (47)% | (58) | (52) | (6) | 12 % |
| 営業外経費合計、正味 | (486) | (221) | (265) | NM | (902) | (295) | (607) | NM |
| 所得税引前利益/（損失） | 1,033 | 1,907 | (874) | (46)% | (167) | 2,853 | (3,020) | NM |
| 所得税（引当）/控除 | (298) | (464) | 166 | (36)% | (38) | (680) | 642 | (94)% |
| 純利益/（損失） | \$ 735 | \$ 1,443 | \$ (708) | (49)% | \$ (205) | \$ 2,173 | \$ (2,378) | NM |
| 一株当たり基本利益/（損失） | \$ 1.15 | \$ 2.22 | | | \$ (0.32) | \$ 3.30 | | |
| 一株当たり希釈利益/（損失） | \$ 1.15 | \$ 2.21 | | | \$ (0.32) | \$ 3.29 | | |
| 株式発行高基本加重平均 | 638 | 650 | | | 638 | 658 | | |
| 株式発行高希釈加重平均 | 641 | 652 | | | 638 | 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 | | | | 6月30日までの | | | |
|-------------------|------------------|------------------|-----------------|--------------|------------------|------------------|-------------------|--------------|
| | 3ヶ月間 | | \$増減 | % 増減 | 6ヶ月間 | | \$増減 | % 増減 |
| | 2022 年 | 2019 年 | | | 2022 年 | 2019 年 | | |
| チケット - Main cabin | \$ 5,664 | \$ 5,911 | \$ (247) | (4) % | \$ 9,111 | \$ 10,591 | \$ (1,480) | (ss)% |
| チケット - プレミアムプロダクト | 4,109 | 4,058 | 51 | 1 % | 6,648 | 7,366 | (718) | (10)% |
| ロイヤリティラベルアワード | 744 | 751 | (7) | (1) % | 1,287 | 1,442 | (155) | (11)% |
| 旅行関連サービス | 441 | 648 | (207) | (32) % | 819 | 1,223 | (404) | (33)% |
| 旅客収益合計 | \$ 10,958 | \$ 11,368 | \$ (410) | (4) % | \$ 17,865 | \$ 20,622 | \$ (2,757) | (13)% |

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 | | | | 6月30日までの | | | |
|----------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|
| | 3ヶ月間 | | \$増減 | % 増減 | 6ヶ月間 | | \$増減 | % 増減 |
| | 2022 年 | 2019 年 | | | 2022 年 | 2019 年 | | |
| 精油所 | \$ 1,514 | \$ 40 | \$ 1,474 | NM | \$ 2,700 | \$ 89 | \$ 2,611 | NM |
| ロイヤリティプログラム | 650 | 484 | 166 | 34 % | 1,221 | 958 | 263 | 27 % |
| 付属事業 | 206 | 290 | (84) | (29) % | 416 | 610 | (194) | (32)% |
| 雑勘定 | 224 | 168 | 56 | 33 % | 410 | 351 | 59 | 17 % |
| その他収益合計 | \$ 2,594 | \$ 982 | \$ 1,612 | NM | \$ 4,747 | \$ 2,008 | \$ 2,739 | NM |

デルタ航空
収益合計
(未監査)

| 収益 | 2022 年 | | 増（減） | | | |
|------------------|-----------|---------------|---------------------------------|------------|------------|--------------|
| | 第 2 四半期 | | 2022 年第 2 四半期と 2019 年第 2 四半期の比較 | | | |
| | (百万ドル) | | 増減 | 単位収益 | イールド | 輸送容量 |
| 米国内線 | \$ | 8,318 | 3% | 16% | 14% | (11)% |
| 大西洋路線 | | 1,701 | (9)% | 10% | 13% | (17)% |
| 中南米路線 | | 745 | (1)% | 10% | 13% | (10)% |
| 太平洋路線 | | 194 | (70)% | 16% | 54% | (74)% |
| 旅客合計 | \$ | 10,958 | (4)% | 17% | 18% | (18)% |
| 貨物収益 | | 272 | 46% | | | |
| その他収益 | | 2,594 | NM | | | |
| 収益合計 | \$ | 13,824 | 10% | 34% | | |
| サードパーティの精油所売上 | | (1,514) | | | | |
| 収益合計、調整済み | \$ | 12,311 | (1)% | 20% | | |

**デルタ航空
統計サマリー
(未監査)**

| | 6 月 30 日までの 3 ヶ月間 | | | 6 月 30 日までの 6 ヶ月間 | | |
|-----------------------------|----------------------|---------|--------|----------------------|---------|---------|
| | 2022 年 | 2019 年 | 増減 | 2022 年 | 2019 年 | 増減 |
| 旅客マイル売上（百万） | 51,519 | 63,173 | (18) % | 90,218 | 114,790 | (21) % |
| 有効座席マイル（百万） | 58,903 | 71,754 | (18) % | 110,713 | 134,169 | (17) % |
| 旅客マイル利回り（セント） | 21.27 | 18.00 | 18 % | 19.80 | 17.96 | 10 % |
| 有効座席マイル当たりの旅客売上（セント） | 18.60 | 15.84 | 17 % | 16.14 | 15.37 | 5 % |
| 有効座席マイル当たりの売上合計（セント） | 23.47 | 17.47 | 34 % | 20.93 | 17.15 | 22 % |
| 調整済み TRASM - 注 A 参照（セント） | 20.90 | 17.35 | 20 % | 18.49 | 17.01 | 9 % |
| 有効座席マイル当たりのコスト（セント） | 20.89 | 14.51 | 44 % | 20.27 | 14.80 | 37 % |
| CASM-Ex - 注 A 参照（セント） | 12.76 | 10.47 | 22 % | 12.98 | 10.95 | 19 % |
| 搭乗率 | 87 % | 88 % | (1) pt | 81 % | 86 % | (5) pts |
| 消費燃料（百万ガロン） | 863 | 1,099 | (22) % | 1,613 | 2,061 | (22) % |
| 1 ガロン当たりの平均燃料価格 | \$ 3.74 | \$ 2.08 | 80 % | \$ 3.29 | \$ 2.07 | 59 % |
| 燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み—注 A 参照 | \$ 3.82 | \$ 2.07 | 85 % | \$ 3.34 | \$ 2.06 | 62 % |

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) | 6月30日までの3ヶ月間 | |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|
| | 2022年 | 2019年 |
| 営業活動によるキャッシュフロー： | | |
| 純利益 | \$ 735 | \$ 1,443 |
| 減価償却 | 510 | 713 |
| エアートラフィックライアビリティの変更分 | 805 | 17 |
| バランスシートその他の変更、正味 | 485 | 1,095 |
| 営業活動によるキャッシュフロー、正味 | 2,535 | 3,268 |
| 投資活動によるキャッシュフロー： | | |
| 不動産と機材の追加： | | |
| 前払い金を含む航空機材 | (603) | (1,166) |
| 不動産および技術を含む装置 | (355) | (393) |
| 短期投資の購入 | (248) | — |
| 短期投資の償還 | 943 | — |
| その他、正味 | 112 | (3) |
| 投資活動に使用したキャッシュフロー、正味 | (152) | (1,562) |
| 財務活動によるキャッシュフロー： | | |
| 負債とファイナンスリースの債務返済 | (952) | (1,165) |
| 普通株の買戻し | — | (268) |
| 配当金 | — | (229) |
| その他、正味 | (14) | — |
| 財務活動に使用したキャッシュフロー（正味） | (966) | (1,662) |
| 現金と現金同等物、制限付き預金の増加（正味） | 1,417 | 44 |
| 期首時の現金および現金同等物、制限付き預金 | 8,135 | 2,985 |
| 期末時の現金および現金同等物、制限付き預金 | <u>\$ 9,552</u> | <u>\$ 3,029</u> |

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。

| | | |
|-----------------------|-----------------|-----------------|
| 流動資産： | | |
| 現金等価額 | \$ 9,221 | \$ 2,009 |
| 前払い費用その他に含まれている制限付き預金 | 154 | 127 |
| その他の資産： | | |
| 他の非流動資産に含まれている制限付き預金 | 177 | 893 |
| 現金、現金同等物、および制限付き預金合計 | <u>\$ 9,552</u> | <u>\$ 3,029</u> |

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 6 月 30 日 | 2021 年 12 月 31 日 |
|-----------------------|--------------------|---------------------|
| 資産の部 | | |
| 流動資産： | | |
| 現金等価額 | \$ 9,221 | \$ 7,933 |
| 短期投資 | 1,549 | 3,386 |
| 売掛金、正味 | 3,093 | 2,404 |
| 燃料在庫、拡張可能部品および備品在庫、正味 | 1,734 | 1,098 |
| 前払い費用とその他の項目 | 1,716 | 1,119 |
| 流動資産合計 | <u>17,313</u> | <u>15,940</u> |
| 不動産と機材、正味： | | |
| 不動産と機材、正味 | <u>30,519</u> | <u>28,749</u> |
| その他の資産： | | |
| オペレーティングリースの使用権資産 | 7,189 | 7,237 |
| 営業権 | 9,753 | 9,753 |
| 識別可能な無形資産、正味 | 5,997 | 6,001 |
| 株式投資 | 1,771 | 1,712 |
| 繰延所得税、正味 | 1,219 | 1,294 |
| その他の固定資産 | 1,044 | 1,773 |
| その他の資産合計 | <u>26,973</u> | <u>27,770</u> |
| 資産合計 | <u>\$ 74,805</u> | <u>\$ 72,459</u> |
| 負債および資本の部 | | |
| 流動負債： | | |
| 負債とファイナンスリース返済 | \$ 1,936 | \$ 1,782 |
| オペレーティングリースの当期満期分 | 726 | 703 |
| エアートラフィックライアビリティ | 9,664 | 6,228 |
| 買掛金 | 5,353 | 4,240 |
| 未払い給与と関連する福利厚生 | 2,565 | 2,457 |
| ロイヤルティプログラム繰延収益 | 2,994 | 2,710 |
| 給油カード債務 | 1,100 | 1,100 |
| その他の未払い負債 | 1,986 | 1,746 |
| 流動負債合計 | <u>26,324</u> | <u>20,966</u> |
| 非流動負債： | | |
| 負債およびファイナンスリース | 22,903 | 25,138 |
| 非流動エアートラフィックライアビリティ | 250 | 130 |
| 年金、退職後、および関連する福利厚生 | 5,654 | 6,035 |
| ロイヤルティプログラム繰延収益 | 4,763 | 4,849 |
| 当期満期分以外オペレーティングリース | 7,006 | 7,056 |
| その他の非流動負債 | 4,094 | 4,398 |
| 非流動負債合計 | <u>44,670</u> | <u>47,606</u> |
| コミットメントと有事への対応 | | |
| 自己資本： | 3,811 | 3,887 |
| 負債および資本合計 | <u>\$ 74,805</u> | <u>\$ 72,459</u> |

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 COVID-19 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。再編費用の一部について 2022 年第 2 四半期中に 100 万ドル、2022 年上半年に 700 万ドルの純調整を行いました。その結果、予測値が変化しています。

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。

サードパーティの精油所売上：サードパーティ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。

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。

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。

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。

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）。

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。

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）

| (単位：百万ドル) | 2022年6月30日 | | | 2019年9月30日 | | | 2019年6月30日 | | | 2022年 第2四半期と 2019年 第2四半期の 比較 %増減 |
|---------------------------|------------|---------|----|------------|----|--------|------------|--|------|---|
| までの3か月間 | | | | | | | | | | |
| 営業収益 | \$ | 13,824 | \$ | 12,560 | \$ | 12,536 | | | | |
| 以下調整済み： | | | | | | | | | | |
| サードパーティの精油所売上 | | (1,514) | | (6) | | (40) | | | | |
| Delta Private Jets に関する調整 | | — | | (47) | | (49) | | | | |
| 調整済み営業収益 | \$ | 12,311 | \$ | 12,507 | \$ | 12,448 | | | (1)% | |

| | | | 2022 年 第 2 四半期と 2019 年 第 2 四半期の 比較 % 増減 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|--|
| | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 | までの 3 か月間 |
| TRASM（セント） | 23.47 | 17.47 | |
| 以下調整済み： | | | |
| サードパーティの精油所売上 | (2.57) | (0.06) | |
| Delta Private Jets に関する調整 | — | (0.07) | |
| 調整済み TRASM | 20.90 | 17.35 | 20.5 % |

| | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 | までの 6 か月間 | 増減 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------|-----|
| TRASM（セント） | 20.93 | 17.15 | | |
| 以下調整済み： | | | | |
| サードパーティの精油所売上 | (2.44) | (0.07) | | |
| Delta Private Jets に関する調整 | — | (0.07) | | |
| 調整済み TRASM | 18.49 | 17.01 | | 9 % |

営業利益、調整済み

| (単位：百万ドル) | 2022 年 6 月 30 日 | | 2019 年 6 月 30 日 | |
|---------------------------|-----------------|-------|-----------------|-------|
| | までの 3 か月間 | | | |
| 営業利益 | \$ | 1,519 | \$ | 2,128 |
| 以下調整済み： | | | | |
| 再編費用 | | (1) | | — |
| ヘッジの MTM 調整および支払額 | | (73) | | 10 |
| Delta Private Jets に関する調整 | | — | | 1 |
| 営業利益、調整済み | \$ | 1,445 | \$ | 2,140 |

営業利益率、調整済み

| | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| | までの 3 か月間 | |
| 営業利益率 | 11.0 % | 17.0 % |
| 以下調整済み： | | |
| ヘッジの MTM 調整および支払額 | (0.5) | 0.1 |
| サードパーティの精油所売上 | 1.3 | 0.1 |
| 営業利益率、調整済み | 11.7 % | 17.2 % |

税引前利益、純利益、および一株当たり希釈利益、調整済み

| | 2022 年 6 月 30 日 | | | 2022 年 6 月 30 日 |
|-------------------|-----------------|----------|--------|-----------------|
| | までの 3 ヶ月間 | | | までの 3 ヶ月間 |
| | 税引前 | 所得税 | 純利益 | 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 | \$ 1,033 | \$ (298) | \$ 735 | \$ 1.15 |
| 以下調整済み： | | | | |
| 再編費用 | (1) | | | |
| 負債償還による損失 | 41 | | | |
| ヘッジの MTM 調整および支払額 | (73) | | | |
| 投資の MTM 調整 | 221 | | | |
| GAAP に基づかない | \$ 1,222 | \$ (300) | \$ 921 | \$ 1.44 |

| | 2019 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 |
| | 税引前 | 所得税 | 純利益 | 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 | \$ 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 | | | |
| 株式投資 MTM 調整 | (2) | | | |
| 投資の MTM 調整 | 82 | | | |
| Delta Private Jets に関する調整 | 1 | | | |
| GAAP に基づかない | \$ 1,998 | \$ (465) | \$ 1,533 | \$ 2.35 |

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は 2022 年のインセンティブ報酬プログラムの一部にも使用しています。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に対して以下の調整を行ったものと定義されています。(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、(iv) 航空機取得のための資金調達、(v) 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、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投資家の皆様がより良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：この調整は資本支出としてリースされている航空機の納入を反映したものです。調整は当初の契約購入金額または航空機の見積り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。

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。

| (単位：百万ドル) | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|
| 営業活動によるキャッシュフロー、正味 | \$ 2,535 | \$ 3,268 |
| 投資活動に使用したキャッシュフロー、正味 | (152) | (1,562) |
| 以下調整済み： | | |
| 短期投資の償還（正味） | (695) | — |
| 戦略的投資および関連費用 | (105) | 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 | 94 | 54 |
| 航空機取得のための資金調達 | (69) | (174) |
| 年金資金 | — | 500 |
| フリーキャッシュフロー | \$ 1,608 | \$ 2,175 |

| (単位：百万ドル) | 2022 年 6 月 30 日 |
|-------------------------------|-----------------|
| 営業活動によるキャッシュフロー、正味 | \$ 4,306 |
| 投資活動に使用したキャッシュフロー、正味 | (901) |
| 以下調整済み： | |
| 短期投資の償還（正味） | (1,815) |
| 戦略的投資および関連費用 | 2 |
| 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 | 282 |
| 航空機取得のための資金調達 | (69) |
| フリーキャッシュフロー | \$ 1,805 |

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航空機の見積り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 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間 | 2019 年 6 月 30 日 までの 3 ヶ月間 |
|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| 前払い金を含む航空機材 | \$ 603 | \$ 1,166 |
| 不動産および技術を含む装置 | 355 | 393 |
| 以下調整済み： | | |
| 航空機取得のための資金調達 | 69 | 174 |
| 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 | (163) | (116) |
| 資本支出合計 | \$ 864 | \$ 1,618 |

調整済み純負債：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、調整済み純負債は、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 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|
| 負債とファイナンスリースの債務 | \$ 24,839 | \$ 9,990 |
| および：売上-リースバック融資負債 | 2,208 | — |
| 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 | 176 | (125) |
| 調整済み負債とファイナンスリースの債務 | \$ 27,222 | \$ 9,865 |
| および：7x 型の 12 ヶ月間の航空機レンタル料 | 3,303 | 2,874 |
| 調整済み負債総額 | \$ 30,525 | \$ 12,739 |
| 現金、現金相当物、短期投資を除外 | (10,771) | (2,009) |
| LGA 制限付き現金を除外 | (177) | (1,383) |
| 調整済み純負債 | \$ 19,578 | \$ 9,347 |

燃料以外の調整済み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")

| (単位：百万ドル) | 2022 年 6 月 30 日 | 2022 年 3 月 31 日 | 2019 年 6 月 30 日 | 2022 年 第 2 四半期 と 2019 年 第 2 四半期 の 比較 % 増減 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---|
| | までの 3 か月間 | | | |
| 営業経費 | \$ 12,305 | \$ 10,131 | \$ 10,408 | |
| 以下調整済み： | | | | |
| 再編費用 | 1 | 5 | — | |
| 航空機用燃料と関連税 | (3,223) | (2,092) | (2,291) | |
| サードパーティの精油所売上 | (1,514) | (1,187) | (40) | |
| プロフィットシェアリング | (54) | — | (518) | |
| Delta Private Jets に関する調整 | — | — | (42) | |
| 燃料以外の費用 | \$ 7,516 | \$ 6,858 | \$ 7,516 | — % |

| | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 9 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 | 2022 年 第 2 四半期 と 2019 年 第 2 四半期 の 比較 % 増減 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---|
| | までの 3 か月間 | | | |
| CASM (単位：セント) | 20.89 | 13.85 | 14.51 | |
| 以下調整済み： | | | | |
| 航空機用燃料と関連税 | (5.47) | (2.96) | (3.19) | |
| サードパーティの精油所売上 | (2.57) | (0.01) | (0.06) | |
| プロフィットシェアリング | (0.09) | (0.68) | (0.72) | |
| Delta Private Jets に関する調整 | — | (0.05) | (0.06) | |
| CASM-Ex | 12.76 | 10.15 | 10.47 | 22 % |

| | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 | 増減 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|------|
| | までの 6 か月間 | | |
| CASM (単位：セント) | 20.27 | 14.80 | |
| 以下調整済み： | | | |
| 再編費用 | 0.01 | — | |
| 航空機用燃料と関連税 | (4.80) | (3.18) | |
| サードパーティの精油所売上 | (2.44) | (0.07) | |
| プロフィットシェアリング | (0.05) | (0.55) | |
| Delta Private Jets に関する調整 | — | (0.06) | |
| CASM-Ex | 12.98 | 10.95 | 19 % |

調整済み営業経費

| (単位：百万ドル) | 2022 年 6 月 30 日 | 2022 年 3 月 31 日 | 2019 年 6 月 30 日 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | までの 3 か月間 | | |
| 営業経費 | \$ 12,305 | \$ 10,131 | \$ 10,408 |
| 以下調整済み： | | | |
| 再編費用 | 1 | 5 | — |
| ヘッジの MTM 調整および支払額 | 73 | 4 | (10) |
| サードパーティの精油所売上 | (1,514) | (1,187) | (40) |
| Delta Private Jets に関する調整 | — | — | (50) |
| 調整済み営業経費 | \$ 10,866 | \$ 8,954 | \$ 10,308 |

燃料費合計、1 ガロン当たりの調整済み平均燃料価格

| (ガロン当たりのデータを除き単位は百万ドル) | 2022 年 | | | 1 ガロン当たりの平均燃料価格 | | |
|---------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 2022 年 6 月 30 日 | 2022 年 3 月 31 日 | 2019 年 6 月 30 日 | 2022 年 6 月 30 日 | 2022 年 3 月 31 日 | 2019 年 6 月 30 日 |
| | までの 3 か月間 | | | までの 3 か月間 | | |
| 燃料費合計 | \$ 3,223 | \$ 2,092 | \$ 2,291 | \$ 3.74 | \$ 2.79 | \$ 2.08 |
| 以下調整済み： | | | | | | |
| ヘッジの MTM 調整および支払額 | 73 | 4 | (10) | 0.08 | 0.01 | (0.01) |
| Delta Private Jets に関する調整 | — | — | (8) | — | — | (0.01) |
| 調整済み燃料費合計 | \$ 3,296 | \$ 2,097 | \$ 2,274 | \$ 3.82 | \$ 2.79 | \$ 2.07 |

| (ガロン当たりのデータを除き単位は百万ドル) | 2022 年 | | 2019 年 | | 1 ガロン当たりの平均燃料価格 | |
|---------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 | 2022 年 6 月 30 日 | 2019 年 6 月 30 日 |
| | までの 6 ヶ月間 | | までの 6 ヶ月間 | | までの 6 ヶ月間 | |
| 燃料費合計 | \$ 5,315 | \$ 4,269 | \$ 3.29 | \$ 2.07 | | |
| 以下調整済み： | | | | | | |
| ヘッジの MTM 調整および支払額 | 77 | (17) | 0.05 | (0.01) | | |
| Delta Private Jets に関する調整 | | (15) | — | (0.01) | | |
| 調整済み燃料費合計 | \$ 5,392 | \$ 4,237 | \$ 3.34 | \$ 2.06 | | |