



デルタ航空、2022年第3四半期の業績を発表

- 四半期最高収益を達成し、2四半期連続で2桁の営業利益率を確保
- 業界をリードする運航信頼性を回復
- 第4四半期の収益回復により2019年レベル達成を加速
- 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」を達成する見込み

【米国アトランタ、2022年10月13日】 – デルタ航空（NYSE:DAL）は、2022年9月を期末とする2022年第3四半期の業績と2022年第4四半期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・バステイアン（Edward Bastian）は次のように述べています。「チーム全員の素晴らしい働きにより、デルタ航空は四半期最高収益と2桁の営業利益率を達成し、堅調な第3四半期を終えることができました。消費者の支出がモノから体験に移行し、法人需要や国際線需要が高まってきたため、旅行需要の回復が続いています。こうした環境下で第4四半期の収益成長率は2019年比で加速し、営業利益率も約10%になる見込みです。」

「需要増と運航実績の回復により通年での黒字化を予定より早く達成し、フリーキャッシュフローもプラスになる見込みです。2023年夏までにすべての路線を完全に復活させることで来年中に完全な収益化とキャッシュフロー確保を達成し、2024年までの目標である調整済みEPS70億ドル、フリーキャッシュフロー40億ドル達成に向けた道筋を付けたいと考えています。」

2022年7月～9月期のGAAP業績結果

- 営業収益は140億ドル
- 営業利益は15億ドル、営業利益率は10.4%
- 1株当たりの利益は1.08ドル
- 営業活動によるキャッシュフローは8億6900万ドル
- 負債とファイナンスリースの債務支払い額は18億ドル
- 四半期末の負債とファイナンスリースの債務合計は232億ドル

2022年7月～9月期の調整済み業績結果

- 営業収益は128億ドルで2019年同期比3%増（ハリケーン・イアンによる影響分3500万ドルを含む）
- 営業利益は15億ドル、営業利益率は11.6%
- 1株当たりの利益は1.51ドル（ハリケーン・イアンによる影響分3セントを含む）
- 四半期末の流動性資産*は112億ドルで、調整済み純負債は205億ドル

*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10～12月期の予測値¹

2022年第4四半期予測	
収益合計 ²	5 - 9%増加
営業利益率	9 - 11%
一株当たり利益	\$1.00 - \$1.25
調整済み純負債	最大 225 億ドル

¹ 非 GAAP 指標、2019年第4四半期との比較は非 GAAP 調整を参照

² 2019年10月～12月期との比較

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補足情報部分を参照ください。

2022年第3四半期の収益環境と第4四半期の予測

デルタ航空社長のグレン・ホーエン斯坦（Glen Hauenstein）は次のように述べています。「第3四半期中に主要なマイルストーンを達成することができました。2019年との比較で調整済み収益が3%増加し、単位収益（ユニットレベニュー）も23%増加しました。その結果、デルタ航空史上、四半期ベースで最高の収益と単位収益を達成しました。これは当社のブランド力と収益源の多様性によるもので、提携クレジットカード事業も四半期ベースで最高額を更新し、プレミアム・キャビンの航空券販売も引き続き好調です。法人による出張が増え、国内外の需要も堅調なため、第4四半期の収益は2019年同期比の5～9%増になると予測しています。」

- ・ **消費者需要は引き続き堅調で、国際線需要が増加：**国内線の旅客収益は2019年同期比で2%増加し、国際線の収益も2019年同期の97%まで回復しました。パンデミック発生以降初めて、国際線の単位収益成長率が国内線を上回りました。イタリア、スペイン、ギリシャへのレジャー渡航とビジネス需要の回復により、大西洋路線の収益は2019年に比べて12%増加しました。
- ・ **祝日「労働者の日」後からビジネス向け予約が回復：**法人向けの販売*は「労働者の日」の祝日以降増加し、当四半期中に2019年レベルの80%に達し、パンデミック発生以降最も高い回復率となりました。最も回復が遅い業界でも回復スピードが上がり、法人顧客を対象とした最近の調査では、90%近くが第4四半期の出張について、第3四半期と同程度または増加すると回答し、出張に対して肯定的な姿勢を示しています。
- ・ **プレミアム・プロダクトの売上は引き続き好調：**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、および米国内線のファーストクラス）の収益は2019年に比べて8%多く、メインキャビンの収益成長率よりも10ポイント高くなっています。プレミアム・プロダクトやロイヤルティ、貨物、MROなどの多様な収益源が収益合計の54%を占めています。
- ・ **アメリカンエキスプレスの収益が最高額を達成、通年予測も引き上げ：**第3四半期中の収益は14億ドルで、2019年同期比で37%増加し、通年予測は55億ドルとなりました。第3四半期の提携クレジットカードの使用額は2019年同期比で44%増加し、新規会員数は17%増加しました。
- ・ **貨物収益は引き続き2019年の業績を超え、MRO収益も2019年のレベルを超過：**第3四半期中の貨物収益は2億4000万ドルで、2019年同期比で27%増加しました。当四半期中のMRO収益は2億2100万ドルで、2019年同期比で4%増加しました。

- ・ **ハリケーン「イアン」による第4四半期の影響は第3四半期と同様**：ハリケーン「イアン」の影響があった地域でのキャンセルや予約減少によって、9月中の収益に3500万ドルの影響が発生しました。10月も類似の影響が予想されます。

*法人向け売上には、当該期間およびそれ以降の法人契約顧客向け航空券の売上が含まれています。

2022年第3四半期のコストパフォーマンスと第4四半期の予測

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。「第3四半期中は再建の取り組みに伴うコストや業界全体へのインフレの影響にもかかわらず、15億ドルの営業利益と12%の営業利益率を達成しました。第4四半期は輸送容量が2019年同期比で91～92%のレベルに回復する見込みで、燃料を除く単位コストは前四半期から10ポイント増加し12～13%増と予想されます。再建の最終段階に進み、競争力の高いコスト構造を推進するためには、資産活用率を高め、効率を維持することが最優先課題となります。」

- ・ 営業経費は125億ドル、調整済み営業経費合計は113億ドル
- ・ 燃料を除く調整済み経費は78億ドル
- ・ 2019年同期比で輸送容量が17%減少し、燃料以外のCASMが22.5%増加
- ・ 調整済みの燃料費は33億ドル、2019年同期比で45%増加
- ・ 精油所による利益分21セントを含む1ガロン当たり調整済み燃料費は3.53ドル
- ・ 1,000 ASM（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14.8で、2019年と比べて3.0%改善

2022年第3四半期のバランスシート、キャッシュフローと流動性

ダン・ジャンキ（Dan Janki）は次のように述べています。「当四半期中に18億ドルの負債を返済し、年初から合計で40億ドル以上の返済を達成しました。バランスシートの強化に引き続きコミットし、2024年までに調整済み純負債額を150億ドルにして投資グレードの指標達成を目指します。」

- ・ 当四半期末の調整済み純負債は205億ドル、加重平均利率は4.5%で83%が固定金利の負債、17%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18億ドルで、年初からの返済額合計は42億ドル
- ・ 営業によるキャッシュフローは8億6900万ドルで、資本支出合計は15億ドル
- ・ 9月末時点のエアトラフィックライアビリティは91億ドルで、6月末時点と比べると8億1700万ドル減少
- ・ 流動性資産は112億ドル（28億ドルのリボルビング与信枠残高を含む）

機材とパートナーに関する最新情報

7月18日に、デルタ航空はボーイング社から100機のボーイング737-10型航空機を購入するための契約を締結したと発表しました。この契約には30機の追加購入権も含まれ、航空機の納入は2025年に開始されます。同型機は燃料効率を向上するほか、機材を大型化し、プレミアムシート数を増やすことができます。デルタ航空は2030年までに737型機を300機以上に増やし、デルタ航空で最大の航空機ファミリーのひとつにする計画です。またCFMインターナショナル社と、持続性の高いLEAPエンジンの保守契約を締結したことも発表しました。デルタ航空のテックオプス部門（TechOps）はLEAP-1BエンジンのMRO（保守、修理、オーバーホール）を全世界で行う希少なチームになります。

9月30日に、米国運輸省がデルタ航空とラタム航空航空空間の共同事業契約を承認し、独占禁止法免責を付与しました。この共同事業契約に基づき、両社は協力関係を深め、米国・カナダと南米間を移動するお客様の旅の選択肢を増やし、サービスを拡充します。今回の承認により両社のお客様は、輸送容量の拡大、路線選択肢の増加、マイレージサービスの充実、空港施設やアメニティの共有などによる様々なメリットを享受することになります。

10月11日に、デルタ航空はジョビィ・アビエーション社（Joby Aviation, Inc.）との戦略的パートナーシップを発表しました。同社はフル電動型の垂直離着陸航空機（eVTOL）の先駆者です。両社は、eVTOLサービスに向けて、シームレスなゼロエミッション運航、プレミアムな顧客エクスペリエンスの提供についてコミットしています。今回のパートナーシップは、デルタ航空のビジネスおよび運航面での専門知識を活用し、デルタ航空のお客様向けに自宅から空港までの画期的な送迎サービスを開発することを目的としています。

10月12日に、デルタ航空とスターバックスは、「デルタスカイマイル」プログラムと「スターバックス・リワード」の新たな戦略的ロイヤルティ・パートナーシップしました。両プログラムのメンバーはアカウントを連携させ、リワード獲得の手段を増やすことができるようになります。デルタ航空は、米国で最初にスターバックスのアカウントに連携したパートナー企業となり、このパートナーシップにより、両ブランドの顧客ロイヤルティを推進することができます。

2022年第3四半期のその他のハイライト

運航の信頼性

- 第3四半期はスケジュール調整、継続的な雇用とスタッフ配置、乗務員の可用性向上、プロセス改善により運航の信頼性が大幅に改善しました。
- ハリケーン「イアン」前の9月は2022年で最高の運航実績で、9月26日までの国内線主要路線のコンプリーションファクターは99.9%で、同クラスの米国航空会社内でトップでした。定時到着率は9月全体でトップでした。^{*}

企業カルチャーと人材

- 年初からのプロフィットシェアリング累積金額は2億9100万ドルで、2023年2月にデルタ航空従業員に支払う予定です。
- ハリケーン被害救済用に米国赤十字社に50万ドルを寄付しました。
- フォーブス誌の「米国で女性が最も働きやすい職場（Best Workplaces for Women in the U.S.）」に2年連続で選出されました。これは、デルタ航空の従業員が、福利厚生や女性幹部登用を高く評価した結果です。
- 障がい者平等インデックス（Disability Equality Index）で7年連続100%のスコアを獲得し、「障がい者を包括する最善の職場（Best Places to Work for Disability Inclusion）」として米国内でトップ企業の1つに選ばれました。

顧客エクスペリエンスとロイヤルティ

- スカイマイルの新規会員数の記録を更新し、アメリカン・エキスプレスとの提携クレジットカードの利用額が最高を達成しました。
- デルタスカイマイルは 6 年連続で U.S. News & World Report の best travel rewards programs に選ばれ、米国内のどの国際航空会社よりも高い評価を得ました。
- 4 年連続で米国のオンライン旅行プラットフォーム「ザ・ポインツ・ガイ (The Points Guy)」から米国の航空会社のトップにランキングされました。デルタ航空の定時運航による信頼性、顧客重視のエクスペリエンス、充実したグローバルネットワークが高く評価されました。
- 法人顧客および旅行会社向けにすべてを網羅したトラベルブランド、「デルタ・ビジネス (Delta Business)」を立ち上げました。旅行をグレードアップするためのプレミアムな特典、業界をリードするサービス、受賞歴のあるアカウントサポートを提供します。
- デルタ・プレミアムセレクトのサービス強化を発表しました。食事の内容を充実させ、アメニティキットのアップグレードやノイズキャンセリング機能付きのヘッドセットなど、プレミアムなアメニティを提供します。
- 羽田空港に新ラウンジ「デルタスカイクラブ」を開設し、ボストンのスカイクラブの改装を完了しました。
- アトランターケープタウン間、ロサンゼルス-ヒチ間の 2 つのノンストップ路線の 12 月 7 日就航と、アトランタ-テラアビブ間のノンストップ便も 2023 年 3 月就航を発表しました。ケープタウンへの就航は政府による承認が必要です。
- ロサンゼルス-羽田間のノンストップ便を 12 月 1 日から開始すると発表しました。

環境、社会、およびガバナンス

- 女性、黒人やその他の少人数種や民族の全社的な人材登用の増加を明確にすると共に、改善が必要な点を明らかにし、本件の進捗状況について引き続き透明性を維持するために、2 刊目の「クローズ・ザ・ギャップ (Close the Gap)」レポートを発行しました。
- 当社の経営幹部の 50% 以上が、グランドウォーター・インスティテュート (Groundwater Institute) による人種平等リーダーシップ・ワークショップ (Racial Equity Leadership Workshops) に参加しました。
- 消費サイクルの指標である well-to-wake (ライフサイクル) のスコープ 1 と 3 のジェット燃料温室効果ガス排出量を、2019 年を基準年とし 2035 年までに収益トンキロメートル当たり 45% 削減するという、デルタ航空の科学的根拠に基づいた目標設定の目標値を検証しました。^{**}
- マサチューセッツ工科大学と協業し、永続する飛行機雲を解消するための方法をテストし、ツールを開発することを発表しました。この種の飛行機雲は飛行機雲全体の約 10% を占め、航空機が環境に及ぼす影響の最大要因の 1 つと考えられています。
- DG フューエル社 (DG Fuels) と提携しました。7 年間、毎年 5500 万ガロンの SAF (持続可能な航空燃料) の供給を受ける予定で、供給は 2027 年末までに開始される見込みです。
- デルタ航空はアトランタのビジネスリーダー向けの公開書簡でワン・テン (OneTen) への参加を呼びかけました。OneTen はスキル最優先のアプローチによる採用や昇給を通じて黒人の機会平等を目指す全米連合です。

*2022 年 9 月 1 日～30 日までのすべてのデルタ航空フライトシステム全体でのデルタ航空の FlightStats 予備データをデルタ航空の比較対象データセット (AA、UA、B6、AS、WN、DL) と比較した結果に基づく。定時は 0 分以内の到着と定義される。

**航空機による温室効果に影響がある可能性がある CO₂e 以外の温室効果ガスはこの指標には含まれていない。デルタ航空は対象期間中の航空機による CO₂e 以外の温室効果ガスの影響公開にコミットしている。

2022年第3四半期（7~9月期）の業績

第3四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			
	3Q22	3Q19	\$増減	% 増減
営業利益	1,456	2,071	(615)	(30)%
税引前利益	962	1,947	(985)	(51)%
純利益	695	1,495	(800)	(54)%
一株当たり希釈利益	1.08	2.31	(1.23)	(53)%
営業利益率	10.4 %	16.5 %	(6.1) ポイン	(37)%
営業収益	13,975	12,560	1,415	11 %
有効座席マイル当たりの売上合計 (TRASM) (セント)	22.18	16.58	5.60	34 %
営業経費	12,519	10,489	2,030	19 %
営業キャッシュフロー	869	2,245	(1,376)	(61)%
資本支出	1,442	945	497	53 %
有効座席マイル当たりのコスト (CASM) (セント)	19.87	13.85	6.02	43 %
燃料費	3,318	2,239	1,079	48 %
1ガロン当たりの平均燃料価格	3.57	1.94	1.63	84 %
負債とファイナンスリースの債務合計	23,233	10,119	13,114	NM

(株式データを除き単位は百万ドル)	調整済み			
	3Q22	3Q19	\$増減	% 増減
営業利益	1,492	2,047	(555)	(27)%
税引前利益	1,276	1,968	(692)	(35)%
純利益	966	1,507	(541)	(36)%
一株当たり希釈利益	1.51	2.33	(0.82)	(35)%
営業利益率	11.6 %	16.4 % (4.8) ポイント		(29)%
営業収益	12,840	12,507	333	3 %
TRASM (セント)	20.38	16.51	3.87	23 %
営業経費	11,348	10,460	888	8 %
資本支出合計	1,467	1,223	244	20 %
燃料以外の費用	7,829	7,685	144	2 %
燃料以外の単位コスト (CASM-Ex) (セント)	12.43	10.15	2.28	22.5 %
燃料費	3,282	2,257	1,025	45 %
1ガロン当たりの平均燃料価格	3.53	1.96	1.57	80 %
調整済み純負債	20,541	10,265	10,276	NM

デルタ航空について

つながることが何よりも重要な現代において、デルタ航空（NYSE: DAL）ほど世界をうまくつなげている企業は他にありません。デルタ航空は優れた安全性、革新性、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です。毎日 4,000 便以上のデルタ航空便が 6 つの大陸、275 ケ所以上の人々をつないでいます。

デルタ航空の 80,000 人以上の社従業員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、ストレスのない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搖るぎない信念です。

デルタ航空は毎年 2 億人以上のお客様にサービスを提供しています。アトランタに本拠地を置くデルタ航空はアムステルダム、アトランタ、ボストン、デトロイト、ロンドン（ヒースロー）、ロサンゼルス、メキシコシティ、ミネアポリス/セントポール、ニューヨーク（JFK およびラガーディア）、パリ（シャルルドゴール）、ソルトレイクシティ、シアトル、ソウル（インチョン）、東京を主要なハブ空港および市場と位置付けています。

エアロメヒコ航空、エールフランス-KLM、中国東方航空、大韓航空、ラタム航空、ヴァージンアトランティック、ウェストジェットとの画期的で戦略的なパートナーシップにより、デルタ航空は世界中のお客様に、より多くの優れた選択肢を提供しています。

プロフェッショナルで熱心な従業員に恵まれたデルタ航空は、米国で最も受賞歴の多い航空会社で、フォーチュン誌、ウォールストリートジャーナル紙、ビジネス・トラベルニュース誌などから高く評価されています。

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、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止、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 4 月～6 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)	9月30日までの 3ヶ月間				9月30日までの 9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	\$ 11,464	\$ 11,410	\$ 54	— %	\$ 29,329	\$ 32,032	\$ (2,703)	(8)
貨物	240	189	51	27 %	801	567	234	41 %
その他	2,271	961	1,310	NM	7,017	2,969	4,048	NM
営業収益合計	13,975	12,560	1,415	11 %	37,147	35,568	1,579	4 %
営業経費 :								
給与および関連コスト	3,050	2,976	74	2 %	8,832	8,555	277	3 %
航空機用燃料と関連税	3,318	2,239	1,079	48 %	8,633	6,508	2,125	33 %
付属事業と精油所	1,349	279	1,070	NM	4,449	945	3,504	NM
委託サービス	881	760	121	16 %	2,425	2,200	225	10 %
着陸料およびその他賃料	562	566	(4) (1)	%	1,611	1,638	(27)	(2)
減価償却	538	631	(93) (15)	%	1,554	1,960	(406)	(21)
地方路線キャリア費用	528	543	(15) (3)	%	1,547	1,622	(75)	(5)
航空機メンテナンス材料および外部修理	487	424	63	15 %	1,474	1,334	140	10 %
旅客コミッションおよびその他販売経費	546	597	(51)	(9)%	1,385	1,668	(283)	(17)%
旅客サービス	406	360	46	13 %	1,050	988	62	6 %
航空機賃料	131	110	21	19 %	380	318	62	19 %
プロフィットシェアリング	237	517	(280)	(54)%	291	1,256	(965)	(77)%
その他	486	487	(1)	— %	1,325	1,357	(32)	(2)%
営業経費合計	12,519	10,489	2,030	19 %	34,956	30,349	4,607	15 %
営業利益	1,456	2,071	(615) (30)	%	2,191	5,219	(3,028)	(58)
営業外経費 :								
支払い利息、正味	(248)	(70)	(178)	NM	(791)	(228)	(563)	NM
持分法による結果	4	27	(23)	(85)%	(8)	(44)	36	(82)%
投資による利益（損失）、正味	(245)	(35)	(210)	NM	(613)	(17)	(596)	NM
負債償還による損失	(34)	—	(34)	NM	(100)	—	(100)	NM
年金および関連する福利厚生／（費用）	73	(17)	90	NM	218	(49)	267	NM
雑勘定、正味	(44)	(29)	(15)	52 %	(103)	(81)	(22)	27 %
営業外経費合計、正味	(494)	(124)	(370)	NM	(1,397)	(419)	(978)	NM
所得税引前利益	962	1,947	(985) (51)	%	794	4,800	(4,006)	(83)
所得税（引当）/控除	(267)	(452)	185	(41)%	(305)	(1,131)	826	(73)%
純利益	\$ 695	\$ 1,495	\$ (800)	(54)%	\$ 489	\$ 3,669	\$ (3,180)	(87)%
1株当たり基本利益	\$ 1.09	\$ 2.32			\$ 0.77	\$ 5.61		
1株当たり希釈利益	\$ 1.08	\$ 2.31			\$ 0.76	\$ 5.59		
株式発行高基本加重平均	638	646			638	654		
株式発行高希釈加重平均	641	648			641	656		

デルタ航空

旅客収益

(未監査)

(単位：百万ドル)	9月30日までの 3ヶ月間				9月30日までの 9ヶ月間			
	2022年	2019年	\$増減	%増減	2022年	2019年	\$増減	%増減
チケット - Main cabin	\$ 5,893	\$ 5,990	\$ (97)	(2)%	\$ 15,000	\$ 16,581	\$ (1,581)	(10)%
チケット - プレミアムプロダクト	4,354	4,039	315	8%	11,005	11,405	(400)	(4)%
ロイヤルティトラベルアワード	786	732	54	7%	2,073	2,174	(101)	(5)%
旅行関連サービス	431	649	(218)	(34)%	1,251	1,872	(621)	(33)%
旅客収益合計	\$ 11,464	\$ 11,410	\$ 54	—%	\$ 29,329	\$ 32,032	\$ (2,703)	(8)%

デルタ航空

その他収益

(未監査)

(単位：百万ドル)	9月30日までの 3ヶ月間				9月30日までの 9ヶ月間			
	2022年	2019年	\$増減	%増減	2022年	2019年	\$増減	%増減
精油所	\$ 1,134	\$ 6	\$ 1,128	NM	\$ 3,835	\$ 94	\$ 3,741	NM
ロイヤルティプログラム	655	485	170	35%	1,877	1,443	434	30%
付属事業	249	285	(36)	(13)%	665	896	(231)	(26)%
雑勘定	233	185	48	26%	640	536	104	19%
その他収益合計	\$ 2,271	\$ 961	\$ 1,310	NM	\$ 7,017	\$ 2,969	\$ 4,048	NM

デルタ航空

収益合計

(未監査)

収益	2022年 第3四半期 (百万ドル)	増(減) 2022年第3四半期と2019年第3四半期の比較			
		増減	単位収益	イールド	輸送容量
		2%	15%	18%	(11)%
米国内線	\$ 8,154	2%	15%	18%	(11)%
大西洋路線	2,313	12%	25%	26%	(11)%
中南米路線	659	(2)%	21%	21%	(19)%
太平洋路線	338	(51)%	55%	55%	(68)%
旅客合計	\$ 11,464	—%	21%	23%	(17)%
貨物収益	240	27%			
その他収益	2,271	NM			
収益合計	\$ 13,975	11%	34%		
サードパーティの精油所売上	(1,134)				
収益合計、調整済み	\$ 12,840	3%	23%		

デルタ航空
統計サマリー
(未監査)

	9月30日までの 3ヶ月間			9月30日までの 9ヶ月間			
	2022年		2019年	増減	2022年		2019年
	2022年	2019年		2022年	2019年		
旅客マイル売上（百万）	54,786	66,862	(18) %	145,004	181,652	(20) %	
有効座席マイル（百万）	63,007	75,742	(17) %	173,720	209,911	(17) %	
旅客マイル利回り（セント）	20.93	17.07	23 %	20.23	17.63	15 %	
有効座席マイル当たりの旅客売上（セント）	18.19	15.06	21 %	16.88	15.26	11 %	
有効座席マイル当たりの売上合計（ヤント）	22.18	16.58	34 %	21.38	16.94	26 %	
調整済み TRASM - 注 A 参照（ヤント）	20.38	16.51	23 %	19.18	16.83	14 %	
有効座席マイル当たりのコスト（セント）	19.87	13.85	43 %	20.12	14.46	39 %	
CASM-Ex - 注 A 参照（セント）	12.43	10.15	22.5 %	12.78	10.66	20 %	
搭乗率	87 %	88 %	(1) pt	83 %	87 %	(4) pts	
消費燃料（百万ガロン）	930	1,154	(19) %	2,543	3,215	(21) %	
1ガロン当たりの平均燃料価格	\$ 3.57	\$ 1.94	84 %	\$ 3.39	\$ 2.03	67 %	
燃料 1ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A 参照	\$ 3.53	\$ 1.96	80 %	\$ 3.41	\$ 2.02	69 %	

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)	9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	\$ 695	\$ 1,495
減価償却	538	631
エアートラフィックライアビリティの変更分	(817)	(854)
バランスシートその他の変更、正味	453	973
営業活動によるキャッシュフロー、正味	869	2,245
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	(973)	(549)
不動産および技術を含む装置	(469)	(396)
短期投資の購入	(101)	—
短期投資の償還	295	—
その他、正味	(40)	(180)
投資活動に使用したキャッシュフロー、正味	(1,288)	(1,125)
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	(1,795)	(355)
普通株の買戻し	—	(208)
配当金	—	(260)
その他、正味	(13)	(628)
財務活動に使用したキャッシュフロー（正味）	(1,808)	(1,451)
現金と現金同等物、制限付き預金の減少（正味）		
期首時の現金および現金同等物、制限付き預金	9,552	3,029
期末時の現金および現金同等物、制限付き預金	\$ 7,325	\$ 2,698

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	\$ 7,023	\$ 1,899
前払い費用その他に含まれている制限付き預金	149	46
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	153	753
現金、現金同等物、および制限付き預金合計	\$ 7,325	\$ 2,698

デルタ航空
連結バランスシート
(未監査)

	2022 年		2021 年	
	9月30日	12月31日		
(単位：百万ドル)				
資産の部				
流動資産：				
現金等価額	\$ 7,023	\$ 7,933		
短期投資	1,345	3,386		
売掛金、正味	3,097	2,404		
燃料在庫、拡張可能部品および備品在庫、正味	1,473	1,098		
前払い費用とその他の項目	1,861	1,119		
流動資産合計	14,799	15,940		
不動産と機材、正味：				
不動産と機材、正味	31,512	28,749		
その他の資産：				
オペレーティングリースの使用権資産	6,961	7,237		
営業権	9,753	9,753		
識別可能な無形資産、正味	5,994	6,001		
株式投資	1,585	1,712		
繰延所得税、正味	935	1,294		
その他の固定資産	1,057	1,773		
その他の資産合計	26,285	27,770		
資産合計	\$ 72,596	\$ 72,459		
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	\$ 2,031	\$ 1,782		
オペレーティングリースの当期満期分	738	703		
エアートラフィックライアビリティ	8,947	6,228		
買掛金	4,958	4,240		
未払い給与と関連する福利厚生	2,796	2,457		
ロイヤルティプログラム継延収益	3,478	2,710		
給油カード債務	1,100	1,100		
その他の未払い負債	1,822	1,746		
流動負債合計	25,870	20,966		
非流動負債：				
負債およびファイナンスリース	21,202	25,138		
非流動エアートラフィックライアビリティ	150	130		
年金、退職後、および関連する福利厚生	5,470	6,035		
ロイヤルティプログラム継延収益	4,382	4,849		
当期満期分以外のオペレーティングリース	6,865	7,056		
その他の非流動負債	4,067	4,398		
非流動負債合計	42,136	47,606		
コミットメントと有事への対応				
自己資本：				
負債および資本合計	\$ 72,596	\$ 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 の結果に代わるもの、あるいは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 3 四半期中に 100 万ドル、2022 年 1 月～9 月末までに 600 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ニア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9月30日		2019年9月30日		2022年 第3四半期と2019 年
	2022年9月30日	2019年12月31日	2019年9月30日	2019年9月30日	
営業収益	\$ 13,975	\$ 11,439	\$ 12,560	\$ 12,560	
以下調整済み：					
サードパーティの精油所売上	(1,134)	(2)	(6)	(6)	
Delta Private Jets に関する調整	—	(53)	(47)	(47)	
調整済み営業収益	\$ 12,840	\$ 11,384	\$ 12,507	\$ 12,507	3 %

	2022年9月30日		2019年9月30日		2022年 第3四半期と2019 年
	2022年9月30日	2019年9月30日	2019年9月30日	2019年9月30日	
TRASM (セント)	22.18	16.58			
以下調整済み：					
サードパーティの精油所売上	(1.80)	(0.01)			
Delta Private Jets に関する調整	—	(0.06)			
調整済み TRASM	20.38	16.51			23 %

	2022年9月30日		2019年9月30日		増減
	2022年9月30日	2019年9月30日	2019年9月30日	2019年9月30日	
TRASM (セント)	21.38	16.94			
以下調整済み：					
サードパーティの精油所売上	(2.20)	(0.05)			
Delta Private Jets に関する調整	—	(0.07)			
調整済み TRASM	19.18	16.83			14 %

営業利益、調整済み

(単位：百万ドル)	2022年9月30日		2019年9月30日		
	2022年9月30日	2019年9月30日	2019年9月30日	2019年9月30日	
営業利益	\$ 1,456	\$ 2,071			
以下調整済み：					
再編費用	1	—			
ヘッジの MTM 調整および支払額	36	(25)			
Delta Private Jets に関する調整	—	1			
営業利益、調整済み	\$ 1,492	\$ 2,047			

営業利益率、調整済み

	2022年9月30日		2019年9月30日		
	2022年9月30日	2019年9月30日	2019年9月30日	2019年9月30日	
営業利益率	10.4 %	16.5 %			
以下調整済み：					
ヘッジの MTM 調整および支払額	0.3	(0.2)			
サードパーティの精油所売上	0.9	0.1			
営業利益率、調整済み	11.6 %	16.4 %			

税引前利益、純利益、および一株当たり希釈利益、調整済み

(株式データを除き単位は百万ドル)	2022年9月30日			2022年9月30日	
	までの3ヶ月間			までの3ヶ月間	
	税引前 利益	所得税	純利益	利益	希釈後、一株当たり
GAAP	\$ 962	\$ (267)	\$ 695	\$ 1.08	
以下調整済み：					
再編費用	1				
負債償還による損失	34				
ヘッジのMTM調整および支払額	36				
投資のMTM調整	245				
GAAPに基づかない	\$ 1,276	\$ (311)	\$ 966	\$ 1.51	

(株式データを除き単位は百万ドル)	2019年9月30日			2019年9月30日	
	までの3ヶ月間			までの3ヶ月間	
	税引前 利益	所得税	純利益	利益	希釈後、一株当たり
GAAP	\$ 1,947	\$ (452)	\$ 1,495	\$ 2.31	
以下調整済み：					
ヘッジのMTM調整および支払額	(25)				
株式投資MTM調整	10				
投資のMTM調整	35				
Delta Private Jetsに関する調整	1				
GAAPに基づかない	\$ 1,968	\$ (461)	\$ 1,507	\$ 2.33	

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9月30日	2019年9月30日
負債とファイナンスリースの債務	\$ 23,233	\$ 10,119
および：売上-リースバック融資負債	2,194	—
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	151	(151)
調整済み負債とファイナンスリースの債務	\$ 25,578	\$ 9,968
および：7x型の12ヶ月間の航空機レンタル料	3,485	2,948
調整済み負債総額	\$ 29,062	\$ 12,916
現金、現金相当物、短期投資を除外	(8,368)	(1,899)
LGA制限付き現金を除外	(153)	(753)
調整済み純負債	\$ 20,541	\$ 10,265

調整済み営業経費

(単位：百万ドル)	2022年9月30日 までの3ヶ月間	2022年6月30日 までの3ヶ月間	2019年9月30日 までの3ヶ月間
営業経費	\$ 12,519	\$ 12,305	\$ 10,489
以下調整済み：			
再編費用	(1)	1	—
ヘッジのMTM調整および支払額	(36)	73	25
サードパーティの精油所売上	(1,134)	(1,514)	(6)
Delta Private Jetsに関する調整	—	—	(49)
調整済み営業経費	\$ 11,348	\$ 10,866	\$ 10,460

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 第3四半期と 2019年 第3四半期 の比較		
	2022年9月30日 までの3ヶ月間	2022年6月30日 までの3ヶ月間	2019年9月30日 までの3ヶ月間
営業経費	\$ 12,519	\$ 12,305	\$ 10,489
以下調整済み：			
再編費用	(1)	1	—
航空機用燃料と関連税	(3,318)	(3,223)	(2,239)
サードパーティの精油所売上	(1,134)	(1,514)	(6)
プロフィットシェアリング	(237)	(54)	(517)
Delta Private Jetsに関する調整	—	—	(42)
燃料以外の費用	\$ 7,829	\$ 7,516	\$ 7,685
			2 %

CASM (単位：セント)	2022年 第3四半期と 2019年 第3四半期 の比較		
	2022年9月30日	2019年12月31日	2019年9月30日
CASM (単位：セント)	19.87	15.34	13.85
以下調整済み：			
航空機用燃料と関連税	(5.26)	(3.08)	(2.96)
サードパーティの精油所売上	(1.80)	—	(0.01)
プロフィットシェアリング	(0.38)	(0.59)	(0.68)
Delta Private Jetsに関する調整	—	(0.07)	(0.05)
CASM-Ex	12.43	11.59	10.15
			22.5 %

CASM (単位：セント)	2022年 第3四半期と 2019年 第3四半期 の比較	
	2022年9月30日	2019年9月30日
CASM (単位：セント)	20.12	14.46
以下調整済み：		
航空機用燃料と関連税	(4.97)	(3.10)
サードパーティの精油所売上	(2.20)	(0.05)
プロフィットシェアリング	(0.17)	(0.60)
Delta Private Jetsに関する調整	—	(0.06)
CASM-Ex	12.78	10.66
		20 %

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)	9月30日			6月30日			9月30日			1 ガロン当たりの平均燃料価格		
	2022年			2022年			2019年			2022年		
	\$	3,318	\$	3,223	\$	2,239	\$	3.57	\$	3.74	\$	1.94
以下調整済み：												
ヘッジの MTM 調整および支払額		(36)		73		25		(0.04)		0.08		0.02
Delta Private Jets に関する調整		—		—		(7)		—		—		(0.01)
調整済み燃料費合計	\$	3,282	\$	3,296	\$	2,257	\$	3.53	\$	3.82	\$	1.96

(ガロン当たりのデータを除き単位は百万ドル)	9月30日			9月30日			1 ガロン当たりの平均燃料価格		
	2022年			2019年			2022年		
	\$	8,633	\$	6,508	\$	3.39	\$	2.03	
以下調整済み：									
ヘッジの MTM 調整および支払額		41		8			0.02		—
Delta Private Jets に関する調整		—		(22)			—		(0.01)
調整済み燃料費合計	\$	8,674	\$	6,494	\$	3.41	\$	2.02	

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9月30日		2019年9月30日	
前払い金を含む航空機材		\$ 973	\$ 973	\$ 549
不動産および技術を含む装置		469	469	396
以下調整済み：				
航空機取得のための資金調達		137	137	401
特定空港の建設プロジェクトに関する正味キャッシュフロー		(112)	(112)	(123)
資本支出合計	\$	1,467	\$	1,223