



# News Release

\*本リリースは4月12日に米国アトランタで発表されたリリースの翻訳です。

2017 年 4 月 14 日

## デルタ航空、2017 年第 1 四半期の業績を発表

- GAAP 会計基準では、2017 年第 1 四半期の税引き前利益は 9 億 1,500 万ドル、純利益は 6 億 300 万ドル、希釈後 1 株当たり 0.82 ドル。
- 調整済み税引き前利益<sup>1</sup> は 8 億 4,700 万ドル、調整済み純利益は 5 億 6,000 万ドル、調整済み希釈後 1 株当たり 0.77 ドル。
- 配当金と株式買戻しによって、3 億 4,900 万ドルを株主に還元。

【米国アトランタ、2017 年 4 月 12 日】—デルタ航空（NYSE:DAL）は本日、2017 年 3 月を期末とする第 1 四半期の業績を発表しました。GAAP 基準および調整指標に基づいた、おもな業績は以下のとおりです。

2017 年第 1 四半期の調整済み税引き前利益は 8 億 4,700 万ドルで、前年同期比で 7 億 1,300 万ドル減少しました。これは主として燃料費の上昇によるものです。

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。「燃料費の上昇にもかかわらず、デルタ航空は全社的に着実な結果を出すことができました。営業利益率は 2 桁を維持し、顧客満足度を大幅に改善し、アエロメヒコ航空との取引完了によって、国際線市場をさらに拡大しました。年間で最も厳しい第一四半期にこのような結果を出せたことは、デルタ航空のこれまでの努力の表れであるとともに、今後もお客様、従業員、投資家の皆様にとって、より良い航空会社を築くための多くの可能性を示唆しています。」

### 4 月の悪天候による影響

先週、アトランタでの悪天候により、デルタ航空の運航大幅に乱れました。デルタ航空では天候の影響とその復旧作業により約 4,000 便を欠航しました。日曜日（4 月 9 日）午後には正常運航に戻り、昨日（11 日）には主要路線で 100% の運航率を達成しました。デルタ航空では現在、この嵐によって 6 月の税引き前利益が 1 億 2,500 万ドル減少すると予想しています。

バスティアンは次のように述べています。「デルタ航空は高い基準での運航とサービスを目指しており、先週の悪天候によって影響を受けたお客様には大変申し訳なく思います。また、非常に困難な状況の中で懸命にお客様に対応し、運航を平常化させたデルタ航空従業員の献身を誇りに思います。彼らが航空業界随一のプロであることが、改めて証明されました。」

### 収益環境

2017 年第 1 四半期（1－3 月期）の営業利益は、前年比で 1 億 300 万ドル減少しました。これには前年比で 2,000 万ドルの通貨ヘッジ益が含まれています。輸送容量（キャパシティ）は前年度比 0.5%減、旅客単位収益（ユニットレベニュー）は 0.5%減少しました。

デルタ航空の社長、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。「3 月は、2015 年 11 月

以来初めて旅客単位収益が（前年同月比で）プラスになり、現在のネットワーク全体の需要と運賃の傾向は今後の改善を期待させるものです。2017年第2四半期（4－6月期）の旅客単位収益は1～3%増加する見込みで、年末までプラスでの推移を維持できると見えています。この旅客単位収益の増加傾向を維持し、営業利益率を拡大するために、通年の輸送容量の増加率は1%に留めたいと考えています。」

旅客収益 (百万ドル)	2017年第1四半期	増（減） 2017年第1四半期 対 2016年第1四半期			
		前年比	単位収益	イールド	輸送容量
主要路線	4,252	1.0 %	(1.1) %	(1.8) %	2.1 %
地方路線	1,284	(2.6) %	(1.8) %	(1.3) %	(0.8) %
米国内線合計	5,536	0.1 %	(1.4) %	(2.0) %	1.6 %
大西洋路線	882	(4.0) %	(0.5) %	(3.0) %	(3.6) %
太平洋路線	550	(13.7) %	(3.9) %	(2.2) %	(10.1) %
中南米路線	720	6.4 %	4.4 %	1.0 %	1.9 %
旅客合計	7,688	(1.0) %	(0.5) %	(1.4) %	(0.5) %
貨物収益	160	(1.2) %			
その他収益	1,300	(2.0) %			
収益合計	9,148	(1.1) %			

## 2017年4－6月期の予測値

デルタ航空の2017年第2四半期（4－6月期）の利益率は、旅客単位収益の増加分が経費増を相殺するため、前年同期比増となる見込みです。

2017年第2四半期の予測	
営業利益率	17% - 19%
燃料価格（諸税および精油所の影響を含む）*	\$1.68 - \$1.73
<b>2016年第2四半期との比較</b>	
旅客単位収益	1－3%増加
プロフィット・シェアリングを含む CASM－Ex <sup>2</sup>	6－8%増加
プロフィット・シェアリングを含む正規化 CASM－Ex <sup>3</sup>	4－6%増加
システム旅客輸送容量	0－1%増加

\*注 A：GAAP に基づかない財務措置の調整内容を参照

## コストパフォーマンス

市場での燃料価格が52%上昇したことにより、調整済み燃料費<sup>4</sup>が2016年同期比で3億2,700万ドル増加しました。第1四半期の調整済み燃料費は1ガロン当たり1.71ドルで、これには精油所での1ガロン当たり5セントの利益と、過去のヘッジ損9セント分が含まれています。

プロフィット・シェアリングを含むCASM－Ex（燃料費以外の有効座席マイル当たりのコスト）は、前年同期比で5.8%増加しました。プロフィット・シェアリングを含む正規化CASM-Exは、前年同期比で3.6%増加しました。これは主として従業員への投資、（機材の）整備作業のタイミング、償却費用増によるものです。

調整済みの営業外経費は前年比で1,300万ドル減少しました。これは主として支払利息の減少によるものです。

デルタ航空の最高財務責任者、ポール・ジェイコブソン（Paul Jacobson）は次のように述べています。「燃料費の上昇によって、2017年通年の利益率への影響が第1四半期に発生したものと考えます。第2四半期には収益状況が改善し、経費の増加率も穏やかになることが見込まれるため、年内の残りの期間については利益率拡大を予想しています。今後も

無駄な経費や資本支出をなくすことで、長期的な財務目標を達成できると考えています。」

### キャッシュフロー、株主への還元、調整済み正味負債

デルタ航空は 2017 年第 1 四半期（1－3 月期）に、3.3%以下の低いブレンド・レートで、無担保の投資グレードの借入によって 20 億ドルを調達しました。これによって確保した資金をデルタ航空の年金制度に充当し、確約済みの 2018～2020 年の積立の一部に充てました。その結果、今後 3 年間は予定されていた年金積立金への充当金額が 12 億ドルから 5 億ドルに減少します。

デルタ航空は債務で調達した 15 億ドルを含む 26 億ドルの現金と、3 億 5,000 万ドル相当の自社株を、第 1 四半期に年金制度に充当しました。さらに 4 月には、残りの債務調達分を含む 6 億ドルのキャッシュフローを追加投入し、年金制度への今年分の積立をすべて完了しました。15 億ドルの年金積立分を除くと、デルタ航空は第 1 四半期中に 7 億ドルの調整済み営業キャッシュフローを確保しました。

航空機、施設のアップグレード・改修、テクノロジーの改善に 8 億ドルかけ、長期的なビジネスへの投資を継続しています。デルタ航空はアエロメヒコ航空の親会社 Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V.の発行済み資本株式を追加で 32%、総額 6 億 2,000 万ドルで公開買い付けする手続きを完了しました。デルタ航空は現在 Grupo Aeroméxico の発行済み株式を 36%を超える程度取得しており、追加で 13%を取得することができます。

無担保での借入により、当四半期終了時の調整済み純負債額は 88 億ドルに増加しました。デルタ航空は引き続き、2020 年までに負債額を 40 億ドルに減少させるという目標の達成を目指しています。

当四半期中に株主に 3 億 4,900 万ドルを還元しました。このうち 1 億 4,900 万ドルが配当金で、2 億ドルが株式の買戻しでした。

### 2017 年 1－3 月期の業績

当四半期の主な特別項目としては、燃料ヘッジに対する評価替え調整額が挙げられます。年金の前倒し積立のための借入を反映して、営業キャッシュフローを調整しています。

(株式データを除き単位は百万ドル)	GAAP		調整済み	
	1Q17	1Q16	1Q17	1Q16
税引前利益	915	1,434	847	1,560
純利益	603	946	560	1,026
一株当たり希釈利益	0.82	1.21	0.77	1.32
燃料費用（地方路線を含む）	1,482	1,394	1,566	1,239
1 ガロン当たりの平均燃料価格	1.62	1.50	1.71	1.33
連結ユニットコスト（CASM/CASM-Ex）	13.99	13.26	10.92	10.33
営業外経費	138	106	122	135
営業キャッシュフロー	(801)	1,011	677	1,351
負債と資本リースの合計	9,227	8,451	8,815	7,008

### デルタ航空について

デルタ航空は年間約 1 億 8,000 万人以上の搭乗者数と広範なネットワークを持つ航空会社です。フォーチュン誌の「2017 年世界で最も賞賛される企業リスト」の航空業界部門(2016 World's Most Admired Companies Airline Industry List)において、7 年間で 6 度目の 1 位を獲得し、「世界で最も賞賛される企業」トップ 50 社にも選ばれたほか、米ビジネストラベルニュース誌調査

で初の6年連続トップに選ばれました。デルタ航空およびデルタ・コネクションは、世界58カ国、322都市に向けてフライトを運航しています。米国ジョージア州アトランタに本社を置き、世界で8万人超の従業員を擁し、800機以上の主要機材を運航しています。航空連合(アライアンス)「スカイチーム」の創立メンバーであり、大西洋路線においてはエールフランス-KLM、アリタリア-イタリア航空、およびヴァージン アトランティック航空と共同事業を展開しています。アトランタ、ボストン、デトロイト、ロサンゼルス、ミネアポリス/セントポール、ニューヨーク(ラ・ガーディアおよびJFK)、ソルトレイクシティ、シアトル、アムステルダム、パリ(シャルルドゴール)、ロンドン(ヒースロー)、東京(成田)をハブ空港および主要マーケットと位置づけ、提携航空会社と合わせて一日に1万5,000便以上のフライトを運航しています。機内および空港での顧客エクスペリエンスの向上を目指し、空港施設や機内プロダクトの改善、サービス向上とテクノロジー導入に数十億ドルを投資しています。詳しくはホームページ [delta.com](http://delta.com) をご覧ください。

## 注記

- (1) 付録の「連結損益計算書」の注Aに、GAAP基準に対応するGAAPに基づかない財務措置上の調整として本リリースで使用した内容と、経営陣がそのような措置を講じる理由を記載しています。
- (2) プロフィット・シェアリングを含むCASM-Ex: デルタ航空は、燃料費以外にも、座席マイルの発生に関与しないその他の特定コストの調整を行うことが投資家の皆様にとって役立つと考えています。このようなコストには、デルタ航空が第三者に提供する航空機の保守および人員派遣サービスや、デルタ航空のツアー卸売事業、精油販売コストなどが含まれています。除外された金額は、2017年1-3月期が2億9,200万ドル、2016年1-3月期が3億1,300万ドルでした。この方法により、デルタ航空の航空事業の反映において一貫性と比較可能性が向上するものと経営陣は考えています。
- (3) プロフィット・シェアリングを含む正規化CASM-Ex: デルタ航空による新たなパイロット契約は2016年12月1日に発効し、2016年1月1日に遡って適用されました。その結果、デルタ航空は2016年第4四半期(10-12月期)に遡及分の報酬とその他の福利厚生費用、3億8,000万ドルを計上しました。正規化した場合、2016年第1四半期に関連するものはこのうち約1億3,000万ドルでした。したがって当該四半期についてこのような調整を行うことは、投資家の皆様が前年比で弊社の主要な業務実績を理解・分析するために役立つと考えます。
- (4) 調整済み燃料費には、評価替え(MTM)調整と支払額による影響が含まれています。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更は、この種の市場価格が、必ずしも約定取引期間内の基礎となるヘッジの決済金額を示すものではないからです。支払額とは、決算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。これらの項目によって燃料価格を調整し、決算期間中にヘッジ契約に対して受領または支払った現金など、ヘッジによる経済的な影響を反映させることができます。比較対象となるGAAP基準に応じた1ガロン当たりの調整済み平均燃料価格については、注Aを参照してください。

## 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投資家向け更新情報における記述は、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」の場合があります。すべての将来予想に関する記述には、将来予想に関する記述の中で反映または示唆される推定値、期待値、信条、意図、予測、戦略から実績を著しく異ならせる可能性のある、多数の危険性と不確実性が存在します。このような危険性と不確実性には、テロ攻撃の影響または地政学的な紛争、航空機燃料費の可用性、ヘッジポートフォリオのリバランス、MTM調整額の計上、弊社の燃料ヘッジ契約に関連した担保供与の影響を含む燃料ヘッジ関連作業の影響、航空機燃料の可用性、他国の航空会社への大規模な投資結果、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、弊社の融資契約の財務制限条項が弊社の財務活動および事業経営に与えることになる制限、労働問題、弊社のいずれかのハブ、ゲートウェイ、または主要空港におけるサービスの中断または混乱、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、弊社の情報技術インフラストラクチャの停止、弊社の運営上の技術依存度、弊社事業における天候、自然災害、季節性による影響、第三者的な地方路線キャリアに起因する長期的なサービスの混乱がもたらす影響、モノロー・トレイナー精油所での大規模な損害賠償に対する保険適用能力の欠如、再生可能燃料標準規制に関連するコストを含むトレイナー精油所に対する環境規制の影響、弊社の経営陣および主要な従業員を維持する能力、航空産業における競争状態、弊社事業に対する大幅な行政規制、英国のEU離脱とその後の影響による経済状況の停滞または悪化によって航空業界が被る長期的な悪影響、伝染病の急速なまん延による影響などがあります。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関する追加情報については、2016年1月1日~12月31日会計年度用の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、弊社の将来予想に関する記述は、2017年4月12日現在の弊社の観点を表すもので、現時点では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）**

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)

	2017 年	2016 年	\$増減	%増減
<b>営業収益：</b>				
旅客：				
主要路線	\$ 6,404	\$ 6,444	\$ (40)	(1)%
地方路線キャリア	1,284	1,318	(34)	(3)%
旅客収益合計	7,688	7,762	(74)	(1)%
貨物	160	162	(2)	(1)%
その他	1,300	1,327	(27)	(2)%
営業収益合計	9,148	9,251	(103)	(1)%
<b>営業経費：</b>				
給与および関連コスト	2,473	2,311	162	7%
航空機用燃料と関連税	1,240	1,227	13	1%
地方路線キャリア経費				
燃料	242	167	75	45%
その他	868	839	29	3%
減価償却	540	486	54	11%
委託サービス	523	476	47	10%
航空機メンテナンス材料および外部修理	518	449	69	15%
旅客コミッションおよびその他販売経費	404	388	16	4%
着陸料およびその他賃料	365	348	17	5%
旅客サービス	220	189	31	16%
プロフィット・シェアリング	151	272	(121)	(44)%
航空機賃料	84	66	18	27%
その他	467	493	(26)	(5)%
営業経費合計	8,095	7,711	384	5%
<b>営業利益</b>	1,053	1,540	(487)	(32)%
<b>営業外経費：</b>				
支払い利子、正味	(94)	(107)	13	(12)%
雑勘定、正味	(44)	1	(45)	NM
営業外経費合計、正味	(138)	(106)	(32)	30%
<b>所得税引前利益</b>	915	1,434	(519)	(36)%
<b>所得税引当</b>	(312)	(488)	176	(36)%
<b>純利益</b>	\$ 603	\$ 946	\$ (343)	(36)%
<b>一株当たり基本収益</b>	\$ 0.83	\$ 1.22		
<b>一株当たり希釈収益</b>	\$ 0.82	\$ 1.21		
<b>株式発行高基本加重平均</b>	728	774		
<b>発行高希釈加重平均</b>	731	780		

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
	2017年	2016年	
<b>連結：</b>			
旅客マイル売上（百万）	47,952	47,725	0.5%
有効座席マイル（百万）	57,871	58,145	(0.5%)
旅客マイル利回り（セント）	16.03	16.26	(1.4%)
有効座席マイル当たりの旅客売上（セント）	13.28	13.35	(0.5%)
有効座席マイル当たりの営業コスト（セント）	13.99	13.26	5.5%
プロフィット・シェアリングを含む CASM-Ex - 注 A 参照（セント）	10.92	10.33	5.8%
搭乗率	82.9%	82.1%	0.8 ポイント
消費燃料（百万ガロン）	918	930	(1.3%)
1 ガロン当たりの平均燃料価格	\$ 1.62	\$ 1.50	8.0%
燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A 参照	\$ 1.71	\$ 1.33	28.6%
航空機台数、期末	984	931	53
正規職員数、期末	85,214	83,817	1.7%
<b>主要路線：</b>			
旅客マイル売上（百万）	43,074	42,786	0.7%
有効座席マイル（百万）	51,489	51,710	(0.4%)
有効座席マイル当たりの営業コスト（セント）	13.44	12.84	4.7%
プロフィット・シェアリングを含む CASM-Ex - 注 A 参照（セント）	10.54	9.93	6.1%
消費燃料（百万ガロン）	772	784	(1.5%)
1 ガロン当たりの平均燃料価格	\$ 1.60	\$ 1.56	2.6%
燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A 参照	\$ 1.71	\$ 1.36	25.7%
航空機台数、期末	846	814	32

注：正規職員数と航空機台数を除き、連結データは、デルタ航空の特定運送業者手配による運用も含む。

**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	
	2017年	2016年
<b>営業活動によるキャッシュフロー：</b>		
純利益	\$ 603	\$ 946
減価償却	540	486
ヘッジ派生契約	(57)	145
繰延所得税	301	475
年金、退職後、採用前費用の余剰金	(2,676)	(760)
以下の変更分：		
ヘッジ利益	38	(335)
エアートラフィックライアビリティ	1,784	1,485
プロフィット・シェアリング	(964)	(1,226)
その他の運転資本変更、正味：	(370)	(205)
<b>営業活動によって得たキャッシュフロー、正味</b>	<b>(801)</b>	<b>1,011</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	(595)	(764)
不動産および技術を含む装置	(207)	(107)
資本投資の購入	(622)	-
短期投資の償還（購入）（正味）	(256)	265
その他（正味）	(54)	5
<b>投資活動に使用したキャッシュフロー（正味）</b>	<b>(1,734)</b>	<b>(601)</b>
<b>財務活動によるキャッシュフロー：</b>		
長期負債と資本リースの債務返済	(288)	(459)
普通株の買戻し	(200)	(775)
配当金	(149)	(107)
給油カード債務	334	141
短期債務による収益	-	68
長期債務による収益	2,004	450
その他（正味）	(21)	8
<b>財務活動によって得た（に使用した）キャッシュフロー、正味</b>	<b>1,680</b>	<b>(674)</b>
<b>現金と現金同等物の増（減）（正味）</b>	<b>(855)</b>	<b>(264)</b>
期首時の現金および現金同等物	2,762	1,972
期末時の現金および現金同等物	\$ 1,907	\$ 1,708

**デルタ航空**  
**連結バランスシート（未監査）**

(単位：百万ドル)	2017 年 3 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
<b>資産</b>		
<b>流動資産：</b>		
現金等価額	\$ 1,907	\$ 2,762
短期投資	743	487
売掛金（正味）	2,307	2,064
燃料インベントリ	487	519
消耗品とサプライインベントリ（正味）	368	372
前払い費用とその他の項目	1,068	1,247
流動資産合計	<u>6,880</u>	<u>7,451</u>
<b>不動産と機材（正味）：</b>		
不動産と機材（正味）	<u>24,817</u>	<u>24,375</u>
<b>その他の資産：</b>		
営業権	9,794	9,794
識別可能な無形資産（正味）	4,855	4,844
繰延所得税（正味）	2,750	3,064
その他の固定資産	2,363	1,733
その他の資産合計	<u>19,762</u>	<u>19,435</u>
資産合計	<u>\$ 51,459</u>	<u>\$ 51,261</u>
<b>負債および資本の部</b>		
<b>流動負債：</b>		
長期負債と資本リース返済	\$ 1,040	\$ 1,131
エアートラフィックライアビリティ	6,410	4,626
買掛金	2,353	2,572
未払い給与と関連する福利厚生	1,835	2,924
マイルージプログラムの繰延収益	1,696	1,648
その他の未払い負債	2,619	2,338
流動負債合計	<u>15,953</u>	<u>15,239</u>
<b>非流動負債：</b>		
長期負債と資本リース	8,187	6,201
年金、退職後、および関連する福利厚生	10,291	<u>13,378</u>
マイルージプログラムの繰延収益	2,261	2,278
その他の非流動負債	1,822	1,878
非流動負債合計	<u>22,561</u>	<u>23,735</u>
<b>コミットメントと有事への対応</b>		
<b>自己資本：</b>	12,945	12,287
負債および資本合計	<u>\$ 51,459</u>	<u>\$ 51,261</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取る理由について、以下に説明します。**

デルタ航空では、弊社の「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。米国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：**MTM 調整額と支払額は期末まで取得できず、その影響が大きいことも考えられるため、デルタ航空では GAAP に基づかない財務措置の将来予想を調整していません。

**調整済みの 1 株当たりの税引前純利益：**デルタ航空では以下の項目について、記載した理由のため調整を行い、調整済みの税引前純利益を示しています。

評価替え（「MTM」）調整および支払額：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更は、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、決算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。これらの項目によって燃料価格を調整し、決算期間中にヘッジ契約に対して受領または支払った現金など、ヘッジによる経済的な影響を反映させることができます。この種の項目の調整は、投資家の皆様が弊社の主要な業績実績を理解・分析するのに役立ちます。

ヴァージン アトランティックの MTM 調整：ヴァージン アトランティックへの資本投資による比例株式利益を、営業外費用として計上しています。ヴァージン アトランティックの MTM 調整は、投資家の皆様が弊社の主要な当期業績実績を理解・分析するのに役立つと考えます。

所得税：調整済みの純利益を提示するにあたり、所得税課税用の調整も加わりました。所得税のための調整は、投資家の皆様が弊社の主要な財務実績を理解・分析するのに役立つと考えます。

	2017 年 3 月 31 日までの 3 ヶ月間			2017 年 3 月 31 日までの 3 ヶ月間
	税引前 利益	所得税	純利益	純利益 希釈後、一株当たり
(株式データを除き単位は百万ドル)				
GAAP	\$ 915	\$ (312)	\$ 603	\$ 0.82
以下調整済み：				
MTM 調整および支払額	(84)	29	(55)	
ヴァージン アトランティックの MTM 調整	16	(4)	12	
調整合計	(68)	25	(43)	(0.05)
GAAP に基づかない	\$ 847	\$ (287)	\$ 560	\$ 0.77
前年比	(713)			

	2016 年 3 月 31 日までの 3 ヶ月間			2016 年 3 月 31 日までの 3 ヶ月間
	税引前 利益	所得税	純利益	純利益 希釈後、一株当たり
(株式データを除き単位は百万ドル)				
GAAP	\$ 1,434	\$ (488)	\$ 946	\$ 1.21
以下調整済み：				
MTM 調整および支払額	155	(57)	98	
ヴァージン アトランティックの MTM 調整	(29)	11	(18)	
調整合計	126	(46)	80	0.11
GAAP に基づかない	\$ 1,560	\$ (534)	\$ 1,026	\$ 1.32

**1 ガロン当たりの調整済み平均燃料価格：**以下の表は精油所、燃料費ヘッジ、1 ガロン当たりの平均価格による影響を含む、燃料費の構成要素を示します。以下に記載した理由により、MTM 調整額と支払額を反映して調整しています。

MTM 調整および支払額：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更は、必ずしも約定取引期間内の基礎となるヘッジの実際の決済金額を示すものではありません。支払額とは、決算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。これらの項目によって燃料価格を調整し、決算期間中にヘッジ契約に対して受領または支払った現金など、ヘッジによる経済的な影響を反映させることができます。この種の項目の調整は、投資家の皆様が弊社の主要な業務実績を理解・分析するのに役立ちます。

連結：

(ガロン当たりのデータを除き単位は百万ドル)	3 月 31 日までの 3 ヶ月間		1 ガロン当たりの平均燃料価格	
	2017 年	2016 年	3 月 31 日までの 3 ヶ月間	
	2017 年	2016 年	2017 年	2016 年
燃料購入費	\$ 1,531	\$ 1,093	\$ 1.68	\$ 1.18
航空セグメント燃料ヘッジ利益（損失）	(5)	273	(0.01)	0.29
精油分野の影響	(44)	28	(0.05)	0.03
燃料費合計	\$ 1,482	\$ 1,394	\$ 1.62	\$ 1.50
MTM 調整および支払額	84	(155)	0.09	(0.17)
調整済みの燃料費合計	\$ 1,566	\$ 1,239	\$ 1.71	\$ 1.33
前年比	\$ 327			

主要路線：

	3 月 31 日までの 3 ヶ月間	
	2017 年	2016 年
主要路線の 1 ガロン当たりの平均価格	\$ 1.60	\$ 1.56
MTM 調整および支払額	0.11	(0.20)
主要路線の 1 ガロン当たりの平均価格、調整済み	\$ 1.71	\$ 1.36

**プロフィット・シェアリングを含む、燃料費以外の単位コストまたは有効座席マイル当たりのコスト ("CASM-Ex")：**以下の項目については記載の理由で CASM を調整し、プロフィット・シェアリングを含む 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（地域運送業者を含む）の調整によって、投資家が燃料以外のコストと前年比の財務実績をよりよく理解し、分析することができます。

その他の経費：その他の経費には、デルタ航空が第三者に提供する航空機の保守および人員派遣サービスや、デルタ航空のホリデー卸売事業、精油販売コストなどが含まれています。付属事業は座席マイルの発生に関与しないため、これらの販売に関連するコスト分を調整し、弊社航空事業のコストと航空業界基準との有効な比較が行えるようにしています。

パイロット契約による影響を考慮した正規化：デルタ航空による新たなパイロット契約は 2016 年 12 月 1 日に発効し、2016 年 1 月 1 日に遡って適用されました。その結果、デルタ航空は 2016 年第 4 四半期（10－12 月期）に遡及分の報酬とその他の福利厚生費用、3 億 8,000 万ドルを計上しました。正規化した場合、2016 年第 1 四半期（1－3 月期）に関連するものはこのうち約 1 億 3,000 万ドルでした。

<u>連結 CASM-Ex:</u>	<u>3月31日までの3ヶ月間</u>		<u>増減</u>
	<u>2017年3月31日</u>	<u>2016年3月31日</u>	
CASM(セント)	13.99	13.26	
以下調整済み:			
航空機用燃料と関連税	(2.56)	(2.40)	
その他の経費	(0.51)	(0.53)	
	10.92	10.33	5.8%
CASM-Ex	—	0.21	
以下調整済み:			
パイロット契約による影響を考慮した正規化	10.92	10.54	3.6%

<u>主要路線 CASM-Ex:</u>	<u>3月31日までの3ヶ月間</u>		
	<u>2017年3月31日</u>	<u>2016年3月31日</u>	
主要幹線 CASM (以下	13.44	12.84	
調整済み:			
航空機用燃料と関連税 Other	(2.40)	(2.36)	
その他の経費	(0.50)	(0.55)	
	10.54	9.93	
<u>主要幹線 CASM</u>			

**調整済み営業外経費：**前述の調整済み純利益および税引前利益で記載したのと同様な理由により、営業外経費からヴァージン アトランティックの MTM 調整と負債償却損を除外しています。

	2017 年 3 月 31 日まで		2016 年 3 月 31 日まで	
(単位：百万ドル)	の 3 か月間		の 3 か月間	
GAAP	\$	(138)	\$	(106)
除外項目：				
ヴァージン アトランティックの MTM 調整		16		(29)
GAAP に基づかない	\$	(122)	\$	(135)
前年比		13		

**調整済みの負債総額：**デルタ航空では金融債務の予測値を提示するために、長期的な調整済みの負債や資本リースに加え、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、調整済みの負債総額から現金、現金相当物および短期投資、未収のヘッジ利益を減額しています。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。経営陣は同指標が、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。経営陣は未収のヘッジが不透明な市場の現状に及ぼす影響を除外するため、さらにデルタ航空による負債軽減の継続的な取り組みをよりよくご理解いただけたと考えるため、未収のヘッジ利益額を調整済み負債額から減額しました。

(単位：百万ドル)	2017 年 3 月 31 日		2016 年 3 月 31 日	
負債と資本リースの債務	\$	9,227	\$	8,451
未償却割引（正味）および債券発行費用を追加		117		133
負債と資本リースの債務、調整済み	\$	9,344	\$	8,584
7x 型の過去 12 か月間の航空機レンタル料を追加		2,121		1,792
調整済み負債総額		11,465		10,376
現金、現金相当物、短期投資を除外		(2,650)		(2,914)
未収のヘッジ利益を除外		—		(454)
調整済み純負債	\$	8,815	\$	7,008

**営業キャッシュフロー、調整済み：**デルタ航空では調整済みの営業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、投資家の皆様が資本支出、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。調整には以下が含まれています。

繰延ヘッジ：2015 年第 1 四半期（1－3 月期）中に、デルタ航空は燃料ヘッジポートフォリオの一部の決済を繰り延べました（取引日以降の市場変動を除く）。これにより 2015 年下半期の現金収入が約 3 億ドル増加し、2016 年中の現金支払額が約 3 億ドル増加しました。さらに 2016 年 3 月中の繰延取引によって、ヘッジポートフォリオの支払を一部 2017 年まで繰延し（開始日付以降の市場の動向を除く）、2016 年下半期に約 3 億ドルのキャッシュフローを確保することができました。それに伴い 2017 年中に約 3 億ドルの現金支払いが発生します。このような繰延取引を反映して営業キャッシュフローを調整することで、投資家の皆様が当四半期中のヘッジ処理による影響を理解しやすくなります。

年金積立：3 月に借入によって 15 億ドルを年金制度に充当しました。投資家の皆様が弊社の主要な当期業務実績を理解・分析するのに役立つと考え、この積立金を除外して営業キャッシュフローを調整いたしました。

ヘッジ利益とその他の項目：この種の調整によって未収ヘッジに対する現在の市場の不確実性を除外することができるため、ヘッジ営業利益を反映して営業キャッシュフローの調整を行っており、経営陣は投資家の皆様が弊社の主要な当期業務実績を理解・分析する上でこの方法が役立つと考えています。

	2017 年 3 月 31 日		2016 年 3 月 31 日	
(単位：百万ドル)	までの 3 か月間		までの 3 か月間	
営業活動による正味キャッシュフロー（GAAP）	\$	(801)	\$	1,011
調整：				
繰延ヘッジ		(22)		—
年金積立		1,500		—
ヘッジ利益とその他の項目		—		340
営業活動による正味キャッシュフロー、調整済み	\$	677	\$	1,351