

\*本リリースは10月24日に米国アトランタで発表されたリリースの翻訳です。

2012年10月25日

## デルタ航空、第3四半期の業績を発表

【米国アトランタ、2012年10月24日】- デルタ航空 (NYSE:DAL) は本日、2012年9月を期末とする第3四半期の業績を発表しました。主な内容は次のとおりです。

- 2012年第3四半期(7-9月期)の特別項目<sup>1</sup>を除く純利益は7億6,800万ドル(希釈後1株当たり0.90ドル)でした。
- 未済燃料ヘッジの評価替え調整その他の特別項目を加えると、デルタ航空のGAAPに基づく第3四半期純利益は10億ドル(希釈後1株当たり1.23ドル)でした。
- デルタ航空の単位収益は3%増となり、18ヶ月連続で業界水準を上回りました。
- この業績には年初から総計3億900万ドルのプロフィット・シェアリング (デルタ航空財務目標達成への従業員の貢献を評する利益分配)費用1億7,400万ドルが含まれます。また、従業員には、弊社の営業目標及びお客様サービス目標の達成に対して、2012年報奨金(シェアード・リワード)6,700万ドルを支払いました。

2012年第3四半期(7-9月期)末における制約を伴わない流動性資産は51億ドル、調整後純負債は119億ドルでした。

デルタ航空の最高経営責任者、リチャード・アンダーソン (Richard Anderson) は次のように述べています。「第3四半期の堅調な業績と、業界をリードする運航実績ならびに顧客サービスの実現は、業界構造の改善と継続的な事業への投資による効果を反映したものです。2013年に向けて、この流れを踏襲していきます。財務基盤が安定したことにより、短期的な利益の追求よりも、長期的な利益率の拡大に主眼を移し、利益確保と株主への還元を維持することができました。良い航空会社を構築するために努力を続けるにあたり、世界中の従業員の意欲と貢献に感謝したいと思います。」

### 収益環境

2012年第3四半期(7-9月期)の営業収益は、前年同期比で、輸送容量(キャパシティ)を1.5%削減したにも関わらず、1億700万ドル(1%)増加しました。座席利用率(ロードファクター)は前年比0.3ポイント増の86.4%でした。

- **旅客収益** は前年同期比1億2,400万ドル(1%)増加しました。旅客単位収益(PRASM)は、イールドの3%向上により3%増加しました。
- **貨物収益** は、イールドの低下を取扱量増加により一部相殺したものの、1,400万ドル(5%)減少しました。

- **その他収益** は、他社向け整備収益の減少がコードシェア収益の増加により一部相殺されたものの、300万ドル減少しました。

以下は、収益関連の実績比較表です。

旅客収益	2012年 第3四半期 (百万ドル)	増(減)			
		前年比 増減	単位 収益	イールド	輸送容量
米国内線	\$ 3,689	4%	3%	4%	1%
大西洋路線	1,751	(2)%	3%	2%	(5)%
太平洋路線	1,108	5%	6%	3%	(1)%
中南米路線	469	3%	-%	(3)%	3%
主要路線合計	7,017	2%	3%	3%	(1)%
地方路線	1,675	(2)%	6%	6%	(8)%
連結	\$ 8,692	1%	3%	3%	(2)%

デルタ航空社長のエドワード・バスティアン (Edward Bastian) は次のように述べています。「輸送容量の抑制、好調な運航状況、並びに従来より推進しているプロダクトとサービスへの投資の効果が、堅調な収益に反映されています。輸送容量の抑制、出張渡航収益の増加により収益への好影響が期待できることから、10月の単位収益は前年同期比4~5%増を見込んでいます。」

#### 燃料

2012年第3四半期(7-9月期)の評価替え調整を除く1ガロン当たり平均燃料価格<sup>2</sup>は3.14ドルで、これには1ガロン当たり3セントの既済燃料ヘッジ契約損を含みます。決算期間外ヘッジの評価替え調整を含むGAAPベースでは、デルタ航空の平均燃料価格はガロン当たり2.71ドルでした。

第3四半期中にデルタ航空が(子会社を介して)100%所有するトレイナー製油所におけるジェット燃料生産を開始しました。第4四半期(10-12月期)中には同製油所をフル稼働させる予定です。第4四半期はトレイナー製油所の稼働による影響は損益なしのブレイクイーブンから2,500万ドルの利益になると見込んでいます。

#### 燃料費以外のコストパフォーマンス

2012年第3四半期(7-9月期)の燃料費、プロフィット・シェアリングおよび特別項目を除く連結単位費用(CASM<sup>3</sup>)は、輸送容量の削減、保守費用の上昇、賃金上昇とサービスへの投資が主因となり、前年同期比5.6%上昇しました。GAAPベースの連結CASMは、未済燃料ヘッジの評価替え調整が主因となり、2%減少しました。

デルタ航空最高財務責任者のポール・ジェイコブソン (Paul Jacobson) は次のように述べています。「事業への継続的な投資により過去数四半期における燃料外費用が増加し、この傾向は来年上半期まで続く見込みです。しかし、現在10億ドル規模の構造改革プロジェクトを実施している最中であり、これにより質の高いプロダクト、ネットワーク、運航実績を維持しながら、2013年下半期には大幅なコスト削減が達成できる見込みです。」

## キャッシュフローと流動性資産

2012年9月30日におけるデルタ航空の制約を伴わない流動性資産は、現金および短期投資 32 億ドル、リボルビング与信枠残高 19 億ドルを含め、51 億ドルでした。

2012年第3四半期(7-9月期)の営業キャッシュフローは、好調な利益率が前売り航空券販売の季節的減少により相殺され、5億4,500万ドルとなりました。当四半期のフリーキャッシュフローは1億1,000万ドルでした。

当四半期中の資本支出額は4億2,500万ドルで、これには機材への支出2億7,500万ドル(737-900ER型機の前払い金、MD-90型機の導入費用、及び国際線機材内部改装費用など)が含まれます。

第3四半期(7-9月期)の満期負債および資産リース債務支払額は、2億7,000万ドルでした。9月30日現在で、調整後純負債は119億ドルで、2009年末時点から50億ドル以上減少しました。

当四半期終了後、デルタ航空は、弊社の太平洋路線及び発着枠を担保とし、17億ドルを借り換えしました。この取引により、リボルビング与信枠を維持し、利率を下げることができました。この取引から、支払利息の年間3,000万ドルを上回る削減を見込んでいます。

## 2012年10-12月期の予測値

2012年第4四半期(10-12月期)の業績予測は以下の通りです。

2012年第4四半期の予測値	
平均燃料価格(諸税と既済ヘッジを含む)	\$ 3.15 - 3.20
営業利益率	4 -6%
資本支出	4億5,000万 - 5億5,000万ドル
期末時の流動資産総額	52億ドル

  

2012年第4四半期の予測 値(前年同期比)	
連結単位費用(燃料費およびプロフィット・シェアリングを除く)	5 - 7%増加
システム旅客輸送容量	1 - 3%減少
国内線	1 - 3%減少
国際線	2 - 4%減少

## 特別項目

2012年第3四半期(7-9月期)に総額2億7,900万ドルの特別項目を計上しました。これには以下の項目が含まれます。

- 将来約定する燃料ヘッジの評価替え4億4,000万ドル
- ニューヨークのラ・ガーディア空港およびワシントンレーガンナショナル空港のスロット売却に伴う3,900万ドルの利益
- 負債償却費用1,200万ドル
- 離職手当及び関連コスト6,600万ドル

・コムエアーの運航終了に伴う機材、施設、その他項目に関する費用1億2,200万ドル

2011年第3四半期(7-9月期)には、主として燃料ヘッジの評価替えを含む総額2億1,600万ドルの特別項目費用を計上しています。

### その他の事項

このプレスリリースには、2011年および2012年の9月30日を期末とする3ヶ月間および9ヶ月間のデルタ航空の未監査の連結損益計算書、各期間の統計的概要、2012年9月30日および2011年12月31日時点の貸借対照表データの抜粋、ならびにGAAPに基づかない一定の財務措置上の調整が含まれています。

### デルタ航空について

デルタ航空は年間1億6,000万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。トラベルウィークリー誌の読者により「2011年米国内ベストエアライン(domestic "Airline of the Year")」や、PCWorld誌の「最もテクノロジーの進んだ(Tech-Friendly)米国航空会社」に選出されたほか、ビジネストラベルニュース誌のエアラインサーベイ、エグゼクティブ・トラベル・マガジンのリーディング・エッジ・アワードなどを受賞しています。デルタ航空およびデルタ・コネクションの運航便とあわせて、世界60カ国、約320の都市に向けてフライトを運航しています。世界で8万人以上の従業員を擁し、700機以上の主要機材を運航しています。デルタ航空は、航空連合(アライアンス)「スカイチーム」の創立メンバーとして、大西洋路線においてエールフランス-KLM、アリタリア-イタリア航空とともに、共同事業を展開しています。アトランタ、シンシナティ、デトロイト、メンフィス、ミネアポリス/セントポール、ニューヨーク(JFK)、ソルトレイクシティ、パリ(シャルルドゴール)、アムステルダム、東京(成田)をハブ空港とし、提携航空会社と合わせて一日に1万3,000便以上のフライトを運航しています。デルタ航空のサービスには、世界最大のマイレージプログラム「スカイマイル」、各賞を受賞しているビジネスクラス「ビジネスエリート」、世界中の空港に50箇所以上設置しているラウンジ「デルタ スカイクラブ」等があります。デルタ航空は2013年にかけて総額30億ドルを投じて空港施設やプロダクト、空港および機内での顧客サービス向上とテクノロジー導入を進めています。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) 添付の「連結損益計算書」の注Aに、本リリースで使用したGAAPに基づかない財務措置上の調整内容と、経営陣がそのような措置を取る理由を記載しています。

(2) 1ガロン当たりの平均燃料価格: デルタ航空の2012年7-9月期における1ガロン当たりの平均燃料価格である3.14ドルは、主要路線と地方路線の両事業における1ガロン当たりの連結費用を反映し、2012年7-9月期内に満期を迎えた燃料ヘッジ契約の影響を含んでいます。確定した今期のヘッジ損は2,600万ドル、1ガロンあたり3セントでした。GAAPに基づく燃料価格には、決算期以外の燃料ヘッジ契約の評価替え損として計上された4億4,000万ドルが含まれています。

(3) CASM-Ex: デルタ航空は、弊社が第三者に提供する航空機の保守および人材派遣サービスや、デルタ航空のパッケージツアー卸売事業(MLT)など、座席マイルの発生に関与しない付属事業を連結単位費用から除外しています。除外された金額は、2012年7-9月期が2億1,400万ドル、2011年7-9月期が2億3,200万ドルでした。

### 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、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、戦略と大きく異なる場合があります。このような危険性と不確実性には、航空機燃料費、弊社の燃料ヘッジ契約に関連した担保供与の影響、定義された福利・年金制度に関する多大な資金調達義務の影響、精製所の操業に関するリスク、弊社の負債が弊社の財務活動および経営活動ならびに更なる負債を生ずる可能性による影響、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空港におけるサービスの中断または混乱、弊社の運営上の技術依存度の増加、弊社のクレジットカード処理機が一定条件で大幅な一時停止となる可能性、弊社の航空機が関与する事故によって発生する可能性、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、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的条件、伝染病の急速なまん延による影響、テロ攻撃の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、2011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」と2012年4-6月期のForm 10-Q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、2012年10月24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。

<報道関係者お問い合わせ先>

デルタ航空太平洋地区広報部  
e-mail: [corpcommjapan@delta.com](mailto:corpcommjapan@delta.com)  
日本語ニュースルーム <http://delta.jp.mediaroom.com/>

**デルタ航空  
連結損益計算書  
(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			
	2012	2011	\$増減	%増減	2012	2011	\$増減	%増減
(株式データを除き単位は百万)								
<b>営業収益:</b>								
旅客:								
幹線	\$ 7,017	\$ 6,852	\$ 165	2%	\$ 19,323	\$ 18,186	\$ 1,137	6%
地方路線キャリア	1,675	1,716	(41)	(2)%	5,046	4,848	198	4%
旅客収益合計	8,692	8,568	124	1%	24,369	23,034	1,335	6%
貨物	243	257	(14)	(5)%	749	771	(22)	(3)%
その他	988	991	(3)	-%	2,950	2,911	39	1%
営業収益合計	9,923	9,816	107	1%	28,068	26,716	1,352	5%
<b>営業経費:</b>								
航空機用燃料と関連税	2,221	2,881	(660)	(23)%	7,759	7,710	49	1%
給与および関連コスト	1,850	1,717	133	8%	5,438	5,183	255	5%
特定運送業者手配 <sup>(1)</sup>	1,447	1,432	15	1%	4,238	4,142	96	2%
航空機メンテナンス材料および外部修理	493	428	65	15%	1,602	1,398	204	15%
旅客コミッションおよびその他販売経費	440	480	(40)	(8)%	1,213	1,289	(76)	(6)%
委託サービス	402	419	(17)	(4)%	1,177	1,259	(82)	(7)%
減価償却	392	384	8	2%	1,166	1,141	25	2%
着陸料およびその他賃料	360	342	18	5%	1,012	975	37	4%
旅客サービス	201	207	(6)	(3)%	559	552	7	1%
利益分配	174	167	7	4%	309	175	134	NM
航空機リース料	65	72	(7)	(10)%	208	224	(16)	(7)%
再編成とその他の項目	149	3	146	NM	330	154	176	NM
その他	421	424	(3)	(1)%	1,233	1,265	(32)	(3)%
営業経費合計	8,615	8,956	(341)	(4)%	26,244	25,467	777	3%
<b>営業利益</b>	1,308	860	448	52%	1,824	1,249	575	46%
<b>その他(経費)利益:</b>								
支払い利子、正味	(195)	(229)	34	(15)%	(623)	(683)	60	(9)%
負債割引償却、正味	(48)	(48)	--	--%	(148)	(141)	(7)	5%
負債の償却による損失	(12)	(5)	(7)	NM	(12)	(38)	26	(68)%
雑勘定、正味	(1)	(31)	30	(97)%	(27)	(35)	8	(23)%
その他経費合計、正味	(256)	(313)	57	(18)%	(810)	(897)	87	(10)%
<b>所得税引前利益</b>	1,052	547	505	92%	1,014	352	662	NM
<b>所得税(引当)控除</b>	(5)	2	(7)	NM	(11)	77	(88)	NM
<b>純利益</b>	\$ 1,047	\$ 549	\$ 498	91%	\$ 1,003	\$ 429	\$ 574	NM
<b>一株当たり基本収益</b>	\$ 1.24	\$ 0.66			\$ 1.19	\$ 0.51		
<b>一株当たり希釈収益</b>	\$ 1.23	\$ 0.65			\$ 1.18	\$ 0.51		
<b>株式発行高基本加重平均</b>	846	838			845	838		
<b>株式発行高希釈加重平均</b>	850	844			849	844		

<sup>(1)</sup> 特定運送業者手配経費には、航空機燃料および関連税として、2012年9月30日までの3ヶ月間の5億4000万ドル、2011年9月30日までの3ヶ月間の5億5200万ドル、2012年9月30日までの9ヶ月と2011年9月30日までの9ヶ月間のそれぞれ16億ドルを含む。

**デルタ航空  
バランスシート選択データ**

(単位:百万ドル)	2012年 9月30日	2011年 12月31日
	(未監査)	
現在現金等価額	\$ 2,274	\$ 2,657
短期投資	959	958
拘束性預金、現金同等物および短期投資	401	305
資産合計	44,352	43,499
負債合計および当期満期を含む資産リース	12,657	13,791
自己損失合計	(48)	(1,396)

**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		
	2012	2011	増減	2012	2011	増減
<b>連結:</b>						
旅客マイル売上(百万)	53,828	54,497	(1)%	147,699	147,792	--%
有効座席マイル(百万)	62,283	63,262	(2)%	176,073	179,622	(2)%
旅客マイル利回り(セント)	16.15	15.72	3%	16.50	15.59	6%
有効座席マイル当たりの旅客売上(セント)	13.96	13.54	3%	13.84	12.82	8%
有効座席マイル当たりの営業コスト(セント)	13.83	14.16	(2)%	14.91	14.18	5%
CASM-Ex - 注 A 参照(セント)	8.55	8.10	6%	8.85	8.49	4%
ロードファクター(搭乗率)	86.4%	86.1%	0.3 ポイント	83.9%	82.3%	1.6 ポイント
消費燃料(百万ガロン)	1,021	1,044	(2)%	2,875	2,955	(3)%
燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A 参照	\$ 3.14	\$ 3.09	2%	\$ 3.26	\$ 3.07	6%
航空機台数、期末	725	790	(65)			
正規職員数、期末	76,626	79,709	(4)%			
<b>本線:</b>						
旅客マイル売上(百万)	47,756	47,881	--%	129,760	129,247	--%
有効座席マイル(百万)	54,754	55,107	(1)%	153,441	155,967	(2)%
有効座席マイル当たりの営業コスト(セント)	12.52	13.13	(5)%	13.80	13.06	6%
CASM-Ex - 注 A 参照(セント)	7.81	7.35	6%	8.11	7.72	5%
消費燃料(百万ガロン)	843	853	(1)%	2,348	2,406	(2)%
燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A 参照	\$ 3.11	\$ 3.05	2%	\$ 3.25	\$ 3.03	7%
航空機台数、期末	725	716	9			

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。

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。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。特別項目の特性や数量が現時点では予測不可能なため、デルタ航空では GAAP に対して一定の将来予想を調整することができません。

特別項目。デルタ航空では特別項目を除外していますが、これは経営陣が、特別項目の除外は投資家が、記載されている期間中の弊社の主要な経常的業務実績を評価するのに役立つと考えるためです。したがって、これらの金額を調整することにより、有効な財務措置としています。この表で除外されている特別項目は以下の通りです。

- (a) 決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対する mark-to-market (時価) 調整 ("MTM 調整")。報告期間の最終時点での市場価格と一定の想定に基づく MTM 調整は、必ずしも約定取引期間内の基礎となるヘッジの実際の将来価値を示すものではないため、MTM 調整は除外しています。
- (b) 再編成とその他の項目。
- (c) 負債の償却による損失。

	2012年7月1日～9月30日の					2011年7月1日～9月30日の					GAAP に基づかない	
	3ヶ月					3ヶ月					増減	
	GAAP	(a)	(b)	(c)	GAAP に 基づかない	GAAP	(a)	(b)	(c)	GAAP に 基づかない	\$	%
(1株および1ガロン当たりのデータを 除き単位は百万)												
<b>連結損益計算書(未監査)</b>												
純利益	\$ 1.0	(44 )	149	12	\$ 76	\$ 549	208	3	5	\$ 765	\$3	— %
希薄株1株当たりの純利益	\$ 1.2	(0.5 )	0.18	0.01	\$ 0.9	\$ 0.6	0.25	—	0.0	\$ 0.91	\$(0.01)	(1 )
<b>その他の情報:</b>												
連結平均 PPFG <sup>(1)</sup>	\$ 2.7	0.43	—	—	\$ 3.1	\$ 3.2	(0.2 )	—	—	\$ 3.09	\$0.05	2 %
幹線平均 PPFG <sup>(1)</sup>	\$ 2.5	0.52	—	—	\$ 3.1	\$ 3.2	(0.2 )	—	—	\$ 3.05	\$0.06	2 %

<sup>(1)</sup> 燃料1ガロン当たりの価格 ("PPFG")

	2012年1月1日～9月30日の					2011年1月1日～9月30日の					GAAP に基づかない	
	9ヶ月					9ヶ月					増減	
	GAAP	(a)	(b)	(c)	GAAP に 基づかない	GAAP	(a)	(b)	(c)	GAAP に 基づかない	\$	%
<b>その他の情報:</b>												
連結平均 PPFG <sup>(1)</sup>	\$ 3.2	0.01	—	—	\$ 3.26	\$ 3.1	(0.0 )	—	—	\$ 3.07	\$0.19	6 %
幹線平均 PPFG <sup>(1)</sup>	\$ 3.2	0.01	—	—	\$ 3.25	\$ 3.1	(0.0 )	—	—	\$ 3.03	\$0.22	7 %

有効座席マイル当たりのコスト、または燃料費以外のコスト("CASM"):上記の特別項目以外に、連結および幹線 CASM から以下の項目を除外して CASM-Ex を算出しました。

- 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。経営陣は燃料費や関連税(容量購入手配に基づく特定運送業者を含む)の除外によって、投資家は燃料以外のコストと前年比の財務実績をよりよく理解し、分析できると考えています。
- 付属事業。付属事業は座席マイルの生成には関係していません。このような事業には、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、デルタ航空のパッケージツアー卸売事業などがあります。
- 利益分配。経営陣は、この項目を除外することによって、デルタ航空の業績を航空業界全体の業績や、デルタ航空の前年の業績との比較に役立つと考えています。

連結 CASM-Ex:	9月30日までの3ヶ月間		9月30日までの9ヶ月間	
	2012	2011	2012	2011
CASM(単位:セント)	13.83	14.16	14.91	14.18
除外項目:				
航空機用燃料と関連税	(5.13 )	(5.09 )	(5.32 )	(5.05)
付属事業	(0.34 )	(0.38 )	(0.39 )	(0.34)
利益分配	(0.28 )	(0.26 )	(0.18 )	(0.10)
再編成とその他の項目	(0.24 )	—	(0.19 )	(0.09)
MTM 調整	0.71	(0.33 )	0.02	(0.11)
CASM-Ex	8.55	8.10	8.85	8.49

幹線 CASM-Ex:	9月30日までの3ヶ月間		9月30日までの9ヶ月間	
	2012	2011	2012	2011
幹線 CASM(単位:セント)	12.52	13.13	13.80	13.06
除外項目:				
航空機用燃料と関連税	(4.79 )	(4.72 )	(4.98 )	(4.68)
付属事業	(0.34 )	(0.38 )	(0.40 )	(0.35)
利益分配	(0.32 )	(0.30 )	(0.20 )	(0.11)
再編成とその他の項目	(0.06 )	—	(0.13 )	(0.08)
MTM 調整	0.80	(0.38 )	0.02	(0.12)
主要路線の CASM-Ex	7.81	7.35	8.11	7.72



**調節済みの負債総額:**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を現金、現金相当物および短期投資で減額します。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追加資本額を示すこととなります。

(単位:十億ドル)	2012年9月30日	2009年12月31日
負債と資本リースの債務	\$ 12.7	\$ 17.2
未償却割引を加算。購買会計とフレッシュスタート報告からの総額	0.5	1.1
調節済みの負債と資本リースの債務	13.2	18.3
7x型の12ヶ月間の航空機リース料を加算。	1.9	3.4
調整済みの負債総額	15.1	21.7
現金、現金相当物、短期投資を減算。	(3.2)	(4.7)
調節済みの負債総額	\$ 11.9	\$ 17.0

**調節済みの営業活動によるキャッシュフロー、すなわち「営業キャッシュフロー」:**デルタ航空では営業活動によるキャッシュフローを提示していますが、これは経営陣が、特定項目の調整は投資家が弊社の営業活動を評価するのに役立つと考えるためです。

(単位:百万ドル)	2012年7月1日~ 9月30日の3ヶ月
営業活動によるキャッシュフロー、正味	\$ 463
調整:	
AMEXとの契約に基づく事前購入に使用したスカイマイル	83
その他	(1)
調節済みの営業活動によるキャッシュフロー	\$ 545

**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、同測定基準は投資家が弊社の現金発生能力を評価するのに役立つと考えるためです。

(単位:百万ドル)	2012年7月1日~ 9月30日の3ヶ月
営業活動によるキャッシュフロー(GAAP)	\$ 463
投資活動によるキャッシュフロー(GAAP)	(428)
調整:	
AMEXとの契約に基づく事前購入に使用したスカイマイル	83
その他	(2)
フリーキャッシュフロー総額	\$ 116

**債務償還総額:**デルタ航空では負債支払総額を提示していますが、これは経営陣が、同測定基準は投資家が弊社の負債に関する活動を評価するのに役立つと考えるためです。

2012年7月1日～

9月30日の3ヶ月

長期負債と資本リースの債務返済	\$	669
長期負債と資本リースの発行		(480)
調整:		
AMEXとの契約に基づく事前購入に使用したスカイマイル		83
その他		1
負債支払総額	\$	273