

*本リリースは1月25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1月26日

デルタ航空、特別項目を除く四半期利益3億7,900万ドル、年度利益12億ドルを発表

GAAPベースでは、四半期利益4億2,500万ドル、年度利益8億5,400万ドルを報告

【米国アトランタ、2012年1月25日】— デルタ航空 (NYSE:DAL) は本日、2011年12月を期末とする第4四半期の業績を発表しました。主な内容は以下の通りです。

- 2011年第4四半期(10-12月期)の特別項目¹を除く純利益は3億7,900万ドル(希薄化後1株当たり0.45ドル)、前年同期比2億2,100万ドル増となりました。
- デルタ航空の特別項目を除く2011年純利益は12億ドルでした。これは、収益強化と燃料ヘッジ契約により燃料費用の30億ドル増を相殺した成果です。
- GAAPに基づくデルタ航空の2011年純利益は4億2,500万ドル(希薄化後1株当たり0.50ドル)で、2011年度純利益は8億5,400万ドルでした。
- 2011年度業績には、デルタ航空の営業・財務目標達成への従業員の貢献に対して支払われる利益分配の費用、第4四半期中8,900万ドル、2011年度通年で2億6,400万ドルが含まれます。
- デルタ航空の2011年度末における調整後純負債は129億ドルで、2009年水準より41億ドル減少しました。

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。「2011年、デルタ航空の従業員は力を合わせ、堅調な利益を挙げ、現金資産を強化し、お客様のために業界最高レベルの運航実績を達成するべく努力して参りました。厳しい環境での一年間の従業員の尽力に報いるため、利益分配による2億6,400万ドルと、好業績を達成したことへの報奨金6,000万ドルを拠出しました。2012年は、収益の向上と多角化により、収益性維持と高い投資回収率の達成に引き続き力を入れるとともに、輸送容量(キャパシティ)、コスト、資本支出には慎重を期してまいります。」

収益環境

2011年第4四半期(10-12月期)の営業収益は、前年同期から6億1,000万ドル(8%)増加しました。輸送容量を3.5%削減し、輸送量が3%減少した結果、座席利用率(ロードファクター)は81.7%に増加しました。

- **旅客収益**は前年同期比5億5,500万ドル(8%)増加しました。旅客単位収益(PRASM)は、イーールドの11%上昇により12%増加しました。
- **貨物収益**は、貨物イーールドの上昇により2,000万ドル(8%)増加しました。
- **その他収益**は、他社向け整備収益の増加により3,500万ドル(4%)増加しました。

以下は、収益関連の実績比較表です。

| 旅客収益 | 2011年 第4四半期 (百万ドル) | 増(減) | | | |
|-------|--------------------------|-------------|-----------|------------|-----------|
| | | 2011年第4四半期対 | | 2010年第4四半期 | |
| | | 前年比 増減 | 前年比 増減 | 前年比 増減 | 前年比 増減 |
| 米国内線 | 3,217 | 9.9 % | 13.2 % | 10.6 % | (2.9) % |
| 大西洋路線 | 1,226 | - | 10.8 % | 10.6 % | (9.7) % |
| 太平洋路線 | 819 | 13.5 % | 13.7 % | 20.1 % | (0.1) % |

| | | | | | |
|--------|-------|--------|--------|--------|---------|
| 南米路線 | 404 | 11.2 % | 5.9 % | 4.8 % | 5.0 % |
| 主要路線合計 | 5,666 | 8.2 % | 12.3 % | 11.6 % | (3.7) % |
| 地方路線 | 1,557 | 8.9 % | 11.5 % | 9.3 % | (2.5) % |
| 連結 | 7,223 | 8.3 % | 12.2 % | 11.4 % | (3.5) % |

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。「第 4 四半期の堅調な収益によりデルタ航空は業界水準より高い収益を挙げ、収益向上により燃料費用を完全に賄いました。弊社の収益向上傾向は 2012 年も継続し、1 月の連結旅客単位収益は前年比 15%増を見込んでいます。」

燃料

2011 年第 4 四半期(10-12 月期)中、燃料の市価高騰により燃料費は 5 億 1,500 万ドル上昇し、これは既済燃料ヘッジ益 1 億 5,000 万ドルにより一部相殺されました。

2011 年第 4 四半期(10-12 月期)の評価替え調整を除く 1 ガロン当たりの燃料の平均価格²は 2.97ドルで、これには、1 ガロン当たり 17 セントの既済燃料ヘッジ契約益を含みます。未済ヘッジの評価替え益を含む 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 2.79ドルでした。

コストパフォーマンス

2011 年第 4 四半期(10-12 月期)の燃料費を除く営業費用合計は、横ばいとなりました。輸送容量関連費用の減少と整備費用削減により、収益向上に伴う経費増分と利益分配への拠出分が一部相殺されました。

2011 年第 4 四半期(10-12 月期)は、前年比で輸送容量が 3.5%減少しましたが、燃料費、利益分配、特別項目を除く連結単位費用(CASM³)は 1.8%上昇しました。燃料費、利益分配、特別項目を含む GAAP ベースでは、連結 CASM は 6%増となりました。

デルタ航空最高財務責任者のハンク・ホルター(Hank Halter) は次のように述べています。「燃料市価が 25% 上昇した市場環境でのデルタ航空の堅調なコストパフォーマンスは、コスト削減計画と燃料ヘッジ契約が奏功したものです。弊社は、燃料費を含む総合的なコストの生産性に注目し、燃料費以外のコストを目標水準に戻すために必要な構造的施策を実施しています。」

流動性資産の状況

2011 年 12 月 31 日における制約を伴わない流動性資産は、現金および短期投資 36 億ドル、リボルビング投資枠残高 18 億ドルを含め、54 億ドルでした。

2011 年第 4 四半期(10-12 月期)中の営業キャッシュフローは、収益性および推進中の資本施策が、前売り航空券販売の季節的な落ち込みに一部相殺され、12 億ドルとなりました。アメリカン・エクスプレスによるスカイマイル購入額 6 億 7,500 万ドルは、当期の営業キャッシュフローに含まれます。

2011 年第 4 四半期中の資本支出額は 4 億ドルで、機材、部品、改装に関わる支出 2 億 3,000 万ドルが含まれます。当支出には、ゴル航空への出資 1 億ドルおよび発着枠(スロット)交換取引とスロット処分に伴う純支出額 1,500 万ドルも含まれます。

当期間内の負債および資産リース支払額は、早期債務償還額 4 億 3,500 万ドルを含む 7 億 2,500 万ドルでした。2011 年 12 月 31 日現在で、調整後純負債は 12 億 9,000 万ドルとなりました。債務削減計画目標額 70 億ドルのうち、2009 年以降すでに 40 億ドル以上の削減を達成しています。2013 年の調整後純負債額 10 億ドルに向け推移を続けています。

2011 年第 4 四半期(10-12 月期)のハイライト

デルタ航空は、お客様、地域社会、従業員に対する取り組みを重要視しています。2011 年の主な達成事項は以下の通りです。

- 財務および事業目標達成を受け、利益分配2億6,400万ドルと報奨金6,000万ドルを含むインセンティブ3億2,500万ドルを従業員に支払いました。

- 運航実績は大幅に改善し、定時到着率が83%を上回ったほか、2010年比で荷物紛失が25%減、顧客クレームが35%減少しました。
- 発着枠取引に関してUS Airwaysと合意に達しました。2012年夏までに、一日あたりの出発便は250便以上となり、デルタ航空はニューヨークのラガーディア空港で最大のネットワークを持つ航空会社となります。;
- 『Fortune』のMost Admired Airline(最も称賛される航空会社)、『Business Travel News』のビジネス部門最優秀航空会社、『Travel Weekly』の国内線部門最優秀航空会社、そして『PC World』ではテクノロジー機器の利用に最も配慮した航空会社にも選ばれるなど、一流誌の評価を獲得しました。
- エアロメヒコ航空およびゴル航空との提携・出資を強化し、ネットワーク拡充の合意に達しました。これにより、中南米の2大航空市場への独自のアクセスが可能となります。
- 従業員によるユニテッドウェイ(米国の大手募金組織)への寄付金が2億ドルを上回り、デルタ航空の社会貢献が広がりました。

特別項目

デルタ航空は、2011年第4四半期(10-12月期)に以下の特別項目を計上し、差し引き4,600万ドルの特別利益を計上しました。

- 今後の決済に向けた燃料ヘッジの評価替えによる利益1億6,400万ドル。ヘッジ料の変動は今後も継続し、デルタ航空はヘッジ清算を行うまで市場価格の変動を計上予定。
- 発着枠交換取引に伴うニューヨークのラガーディア空港とワシントン・レーガン・ナショナル空港の発着枠処分関連利益4,300万ドル。
- 輸送容量の削減に伴う無形資産および地上滞留機の減損費用8,100万ドル。
- 従業員退職・離職手当および、早期債務償還による損失を含むその他項目費用、計8,000万ドル。

デルタ航空は、2010年第4四半期(10-12月期)に総額1億3,900万ドルの特別項目費用を計上しました。

:

- 合併関連費用8,800万ドル。
- 早期債務償還による損失3,100万ドル。
- シンシナティ/ノーザンケンタッキー国際空港における業務統合関連費用2,000万ドル。

2012年1-3月期の予測値

2012年第1四半期(1-3月期)の業績予測は以下の通りです。

| | 2012年第1四半期の予測値 |
|-----------------|-----------------------|
| 営業利益率 | 2-4% |
| 燃料価格(諸税とヘッジを含む) | 3.16ドル |
| 資本支出 | 4億5,000万ドル |
| 期末時の流動資産総額 | 55億ドル |
| | 2012年第1四半期の予測値(前年同期比) |
| 連結単位費用(燃料費を除く) | 3-5%増加 |
| システム旅客輸送容量 | 3-5%減少 |
| 国内線 | 2-4%減少 |
| 国際線 | 4-6%減少 |

その他の事項

このプレスリリースには、2011年12月31日および2010年を期末とする3ヵ月間および9ヵ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、2011年12月31日および2010年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。フォーチュン誌の「2011年世界で最も賞賛される企業の航空業界部門(2011 World's Most Admired Companies Airline Industry List)」において、1位を獲得しました。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61カ国、341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20億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をご覧ください。

注

(1) 付録の「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) 「調整された、1ガロン当たりの平均燃料価格」: デルタ航空の2011年10～12月期における1ガロン当たりの平均燃料価格である2.97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、満期が2011年10～12月期であっ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益は1億5,000万ドル、1ガロンあたり17セントでした。燃料価格は決算期以外の期間に記録された時価調整額に合わせて調整した1億6,400万ドルに調整されています。

(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・パッケージ卸売事業(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ます。除外額は2011年10～12月期が2億1,600万ドルで、2011年全体では8億4,700万ドルでした。この方法により、デルタ航空の連結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、航空機の燃料費、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、弊社の燃料ヘッジ契約に関連した担保供与の影響、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弊社の能力に与えるかもしれない影響、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、弊社の経営陣および主要な従業員を維持する能力、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を実行できる能力、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、弊社事業における天候、自然災害および季節性による影響、テロ攻撃の影響、航空産業における競争的条件などがあります。

実績と将来予想に関する記述の間に相違を生じさせる、危険性および不確実性に関する追加情報については、2010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、2012年1月25日現在の弊社の観点を表すもので、現時点では更新する意図がないため、過度に依存しないように注意してください。

<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

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)

12月31日までの3ヶ月間

(株式データを除き単位は百万)

| | 2011 | 2010 | \$増減 | %増減 |
|-------------------------|----------|----------|--------|-------|
| 営業収益: | | | | |
| 旅客: | | | | |
| 幹線 | \$ 5,666 | \$ 5,238 | \$ 428 | 8% |
| ローカル線 | 1,557 | 1,430 | 127 | 9% |
| 旅客収益合計 | 7,223 | 6,668 | 555 | 8% |
| 貨物 | 256 | 236 | 20 | 8% |
| その他 | 920 | 885 | 35 | 4% |
| 営業収益合計 | 8,399 | 7,789 | 610 | 8% |
| 営業経費: | | | | |
| 航空機用燃料と関連税 | 2,020 | 1,928 | 92 | 5% |
| 給与および関連コスト | 1,711 | 1,708 | 3 | - |
| 特定運送業者手配 ⁽¹⁾ | 1,328 | 1,180 | 148 | 13% |
| 航空機メンテナンス材料および外部修理 | 367 | 395 | (28) | (7)% |
| 旅客コミッションおよびその他販売経費 | 393 | 364 | 29 | 8% |
| 委託サービス | 383 | 393 | (10) | (3)% |
| 減価償却 | 382 | 372 | 10 | 3% |
| 着陸料およびその他賃料 | 306 | 313 | (7) | (2)% |
| 旅客サービス | 169 | 180 | (11) | (6)% |
| 航空機賃料 | 74 | 82 | (8) | (10)% |
| 利益分配 | 89 | 38 | 51 | NM |
| 再編成とその他の項目 | 88 | 108 | (20) | (19)% |
| その他 | 363 | 434 | (71) | (16)% |
| 営業経費合計 | 7,673 | 7,495 | 178 | 2% |
| 営業利益 | 726 | 294 | 432 | NM |
| その他(経費)利益: | | | | |
| 支払い利子、正味 | (218) | (219) | 1 | - |
| 負債割引償却、正味 | (52) | (46) | (6) | 13% |
| 負債の償却による損失 | (30) | (31) | 1 | (3)% |
| 雑勘定、正味 | (9) | 23 | (32) | NM |
| その他経費合計、正味 | (309) | (273) | (36) | 13% |
| 所得税引前利益 | 417 | 21 | 396 | NM |
| 所得税控除(引当) | 8 | (2) | 10 | NM |
| 純利益 | \$ 425 | \$ 19 | \$ 406 | NM |
| 一株当たり基本収益 | \$ 0.51 | \$ 0.02 | | |
| 一株当たり希釈収益 | \$ 0.50 | \$ 0.02 | | |
| 株式発行高基本加重平均 | 840 | 836 | | |
| 株式発行高希釈加重平均 | 845 | 845 | | |

⁽¹⁾ 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、2011年12月31日までの3ヶ月間の\$4億9400万、2010年12月31日までの3ヶ月間の\$3億8400万を含む。

デルタ航空
連結損益計算書
(未監査)

12月31日までの1年間

(株式データを除き単位は百万)

| | 2011 | 2010 | \$増減 | %増減 |
|-------------------------|-----------|-----------|----------|-------|
| 営業収益: | | | | |
| 旅客: | | | | |
| 幹線 | \$ 23,864 | \$ 21,408 | \$ 2,456 | 11% |
| ローカル線 | 6,393 | 5,850 | 543 | 9% |
| 旅客収益合計 | 30,257 | 27,258 | 2,999 | 11% |
| 貨物 | 1,027 | 850 | 177 | 21% |
| その他 | 3,831 | 3,647 | 184 | 5% |
| 営業収益合計 | 35,115 | 31,755 | 3,360 | 11% |
| 営業経費: | | | | |
| 航空機用燃料と関連税 | 9,730 | 7,594 | 2,136 | 28% |
| 給与および関連コスト | 6,894 | 6,751 | 143 | 2% |
| 特定運送業者手配 ⁽¹⁾ | 5,470 | 4,305 | 1,165 | 27% |
| 航空機メンテナンス材料および外部修理 | 1,765 | 1,569 | 196 | 12% |
| 旅客コミッションおよびその他販売経費 | 1,682 | 1,509 | 173 | 11% |
| 委託サービス | 1,642 | 1,549 | 93 | 6% |
| 減価償却 | 1,523 | 1,511 | 12 | 1% |
| 着陸料およびその他賃料 | 1,281 | 1,281 | - | -% |
| 旅客サービス | 721 | 673 | 48 | 7% |
| 航空機賃料 | 298 | 387 | (89) | (23)% |
| 利益分配 | 264 | 313 | (49) | (16)% |
| 再編成とその他の項目 | 242 | 450 | (208) | (46)% |
| その他 | 1,628 | 1,646 | (18) | (1)% |
| 営業経費合計 | 33,140 | 29,538 | 3,602 | 12% |
| 営業利益 | 1,975 | 2,217 | (242) | (11)% |
| その他(経費)利益: | | | | |
| 支払い利子、正味 | (901) | (969) | 68 | (7)% |
| 負債割引償却、正味 | (193) | (216) | 23 | (11)% |
| 負債の償却による損失 | (68) | (391) | 323 | (83)% |
| 雑勘定、正味 | (44) | (33) | (11) | 33% |
| その他経費合計、正味 | (1,206) | (1,609) | 403 | (25)% |
| 所得税引前利益 | 769 | 608 | 161 | 26% |
| 所得税控除(引当) | 85 | (15) | 100 | NM |
| 純利益 | \$ 854 | \$ 593 | \$ 261 | 44% |
| 一株当たり基本収益 | \$ 1.02 | \$ 0.71 | | |
| 一株当たり希釈収益 | \$ 1.01 | \$ 0.70 | | |
| 株式発行高基本加重平均 | 838 | 834 | | |
| 株式発行高希釈加重平均 | 844 | 843 | | |

⁽¹⁾ 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、2011年12月31日までの12ヶ月間の\$21億、2010年12月31日までの12ヶ月間の\$13億を含む。

**デルタ航空
統計サマリー
(未監査)**

| | 12月31日までの 3ヶ月間 | | | 12月31日までの 1年間 | | |
|----------------------------|-------------------|---------|--------|------------------|---------|---------|
| | 2011 | 2010 | 増減 | 2011 | 2010 | 増減 |
| 連結 | | | | | | |
| 旅客マイル売上(百万) | 44,975 | 46,233 | (3)% | 192,767 | 193,169 | -% |
| 有効座席マイル(百万) | 55,034 | 57,027 | (3)% | 234,656 | 232,684 | 1% |
| 旅客マイル利回り(セント) | 16.06 | 14.42 | 11% | 15.70 | 14.11 | 11% |
| 有効座席マイル当たりの旅客売上(セント) | 13.12 | 11.69 | 12% | 12.89 | 11.71 | 10% |
| 有効座席マイル当たりの営業コスト(セント) | 13.94 | 13.14 | 6% | 14.12 | 12.69 | 11% |
| CASM-Ex - 注 A 参照(セント) | 8.67 | 8.52 | 2% | 8.53 | 8.27 | 3% |
| 搭乗率 | | | 0.6 ポイ | | | (0.9) ポ |
| | 81.7% | 81.1% | ント | 82.1% | 83.0% | イント |
| 消費燃料(百万ガロン) | 901 | 936 | (4)% | 3,856 | 3,823 | 1% |
| 燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A | | | | | | |
| 参照 | \$ 2.97 | \$ 2.47 | 20% | \$ 3.05 | \$ 2.33 | 31% |
| 航空機台数、期末 | 775 | 815 | (40) | 775 | 815 | (40) |
| 正規職員数、期末 | 78,392 | 79,684 | (2)% | 78,392 | 79,684 | (2)% |
| 幹線 | | | | | | |
| 旅客マイル売上(百万) | 39,035 | 40,267 | (3)% | 168,282 | 168,180 | -% |
| 有効座席マイル(百万) | 47,483 | 49,286 | (4)% | 203,450 | 200,814 | 1% |
| 有効座席マイル当たりの営業コスト(セント) | 12.71 | 12.14 | 5% | 12.98 | 11.62 | 12% |
| CASM-Ex - 注 A 参照(セント) | 7.90 | 7.75 | 2% | 7.76 | 7.46 | 4% |
| 消費燃料(百万ガロン) | 727 | 758 | (4)% | 3,133 | 3,094 | 1% |
| 燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A | | | | | | |
| 参照 | \$ 2.92 | \$ 2.46 | 19% | \$ 3.01 | \$ 2.32 | 30% |
| 航空機台数、期末 | 707 | 722 | (15) | 707 | 722 | (15) |

注:¹ 正規職員数と航空機台数を除き、連結データは、デルタの特定運送業者手配による運用も含む。

**デルタ航空
バランスシート選択データ**

| (単位:百万ドル) | 12月31日 | 12月31日 |
|---------------------------------|----------|----------|
| | 2011 | 2010 |
| | (未監査) | |
| 現在現金等価額 | \$ 2,657 | \$ 2,892 |
| 短期投資 | 958 | 718 |
| 拘束性預金、現金同等物および短期投資 (短期および長期) | 348 | 447 |
| 資産合計 | 43,499 | 43,188 |
| 負債合計および当期満期を含む資産リース | 13,791 | 15,252 |
| 自己資本(損失)合計 | (1,396) | 897 |

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「要約連結財務諸表」から派生する情報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。同情報の一部は、米国証券取引委員会の規則において「GAAP に基づかない財務措置」とみなされていません。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。
- 有効座席マイル当たりの費用 (CASM) で燃料以外の連結予想費など、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。
- 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弊社の経常的な業績実績を評価するのに役立つと考えるためです。
- デルタ航空では記載期間の弊社の財務結果を評価するために、決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対する MTM (mark-to-market: 時価) 調整額に合わせて調整しています。
- デルタ航空では、燃料費や関連税を除いた連結および主要路線の CASM および営業経費を提示していますが、これは経営陣が、燃料価格の変動性が前年比の財務実績の比較可能性に影響を与えると考えているためです。
- デルタ航空では、座席マイルの発生に関連しない付属事業を除いた連結および主要路線の CASM を提示しています。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、デルタ航空のホリデー卸売事業などがあります。
- デルタ航空では利益分配費用を連結および主要路線の CASM から除外していますが、これは経営陣が、同項目の除外によって弊社の CASM を航空業界基準と比較する意義が高まると考えているためです。
- 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。
- デルタ航空では負債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投資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) | 12月31日までの3ヶ月間 | | 12月31日までの1年間 | |
|---------------------------------|---------------|---------------|-----------------|-----------------|
| | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 |
| 純利益 | \$ 425 | \$ 19 | \$ 854 | \$ 593 |
| 除外項目: | | | | |
| 決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対する MTM 調整額 | (164) | - | 26 | - |
| 負債の償却による損失 | 30 | 31 | 68 | 391 |
| 再編成とその他の項目 | 88 | 108 | 242 | 450 |
| その他 | - | - | - | 10 |
| 特別項目を除いた純利益 | \$ 379 | \$ 158 | \$ 1,190 | \$ 1,444 |

| | 2011年12月31日 までの3ヶ月間 |
|---------------------------------|------------------------|
| 希薄株 1 株当たりの純利益 | \$0.50 |
| 除外項目: | |
| 決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対する MTM 調整額 | (0.19) |
| 負債の償却による損失 | 0.04 |
| 再編成とその他の項目 | 0.10 |
| 特別項目を除いた希薄株 1 株当たりの純利益 | \$ 0.45 |

(単位:十億ドル)

| | 2011年12月31日 | | 2010年12月31日 | |
|--------------------------------|-------------|--|-------------|--|
| 負債と資本リースの債務 | \$ 13.8 | | \$ 15.3 | |
| 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 | 0.6 | | 0.6 | |
| 調節済みの負債と資本リースの債務 | \$ 14.4 | | \$ 15.9 | |
| 7x型の12ヶ月間の航空機レンタル料を加算。 | 2.1 | | 2.7 | |
| 調整済みの負債総額 | 16.5 | | 18.6 | |
| 現金、現金相当物、短期投資を減算。 | (3.6) | | (3.6) | |
| 調節済みの負債総額 | \$ 12.9 | | \$ 15.0 | |

| | 12月31日までの3ヶ月間 | | 12月31日までの1年間 | |
|-------------------------------------|---------------|--------|--------------|--------|
| | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 |
| 契約航空会社の取り決めによる燃料費を含む、燃料1ガロン当たりの平均価格 | \$2.79 | \$2.47 | \$3.06 | \$2.33 |
| 決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対するMTM調整額 | 0.18 | - | (0.01) | - |
| 燃料1ガロン当たり平均価格、調整済み | \$2.97 | \$2.47 | \$3.05 | \$2.33 |
| 決済済み燃料ヘッジ利益 | 0.17 | - | | |
| ヘッジ分を除く燃料1ガロン当たり平均価格 | \$3.14 | \$2.47 | | |

| | 12月31日までの3ヶ月間 | | 12月31日までの1年間 | |
|---------------------------------|---------------|--------|--------------|--------|
| | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 |
| 主要路線の燃料1ガロン当たりの平均価格 | \$2.69 | \$2.46 | \$3.02 | \$2.32 |
| 決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対するMTM調整額 | 0.23 | - | (0.01) | - |
| 主要路線の燃料1ガロン当たりの平均価格、調整済み | \$2.92 | \$2.46 | \$3.01 | \$2.32 |

| | 12月31日までの3ヶ月間 | |
|---------------------------------|---------------|---------|
| | 2011 | 2010 |
| (単位:百万ドル) | | |
| 営業経費 | \$7,673 | \$7,495 |
| 除外項目: | | |
| 航空機用燃料と関連税 | (2,020) | (1,928) |
| 航空会社の取り決めによる燃料費に含まれる、航空機用燃料と関連税 | (494) | (384) |
| 燃料を除いた営業経費 | \$5,159 | \$5,183 |

| | 12月31日までの3ヶ月間 | | 12月31日までの1年間 | |
|-------------------------------|---------------|---------|--------------|---------|
| | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 |
| CASM | 13.94 ¢ | 13.14 ¢ | 14.12 ¢ | 12.69 ¢ |
| 除外項目: | | | | |
| 航空機用燃料と関連税 | (4.86) | (4.05) | (5.00) | (3.82) |
| 附属事業 | (0.39) | (0.31) | (0.37) | (0.28) |
| 決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対するMTM調整額 | 0.30 | - | (0.01) | - |
| 利益分配 | (0.16) | (0.07) | (0.11) | (0.13) |
| 再編成とその他の項目 | (0.16) | (0.19) | (0.10) | (0.19) |
| CASM-Ex | 8.67 ¢ | 8.52 ¢ | 8.53 ¢ | 8.27 ¢ |

| | 12月31日までの3ヶ月間 | | 12月31日までの1年間 | |
|---------------------------------|---------------|-------------|--------------|-------------|
| | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 |
| 主要路線の CASM | 12.71 | 12.14 | 12.98 | 11.62 |
| 除外項目: | | | | |
| 航空機用燃料と関連税 | (4.47) | (3.78) | (4.63) | (3.57) |
| 付属事業 | (0.40) | (0.32) | (0.37) | (0.29) |
| 決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対する MTM 調整額 | 0.35 | - | (0.01) | - |
| 利益分配 | (0.19) | (0.08) | (0.13) | (0.16) |
| 再編成とその他の項目 | (0.10) | (0.21) | (0.08) | (0.14) |
| 主要路線の CASM-Ex | <u>7.90</u> | <u>7.75</u> | <u>7.76</u> | <u>7.46</u> |

| | 2011年12月31日 |
|----------------------------|---------------|
| | までの3ヶ月間 |
| (単位:百万ドル) | |
| 前払い金を含む航空機材(GAAP) | \$ 231 |
| 不動産および技術を含む装置(GAAP) | 137 |
| 調整: | |
| 航空機材と設備の売却益 | (56) |
| GOL 投資 | 100 |
| 資本支出合計 | <u>\$ 412</u> |