

1. 調査目的

- 羽田空港の新飛行経路に対しては、運用開始から5年が経過しているが、不動産価格への影響を懸念する意見があることから、新飛行経路下の地域における地価動向を把握・分析することを目的として調査を実施。

2. 調査概要

- 2020年3月に運用開始した新飛行経路の周辺地域について、新飛行経路運用開始前後の地価動向を把握のうえ、新飛行経路運用に伴う不動産価格への影響の有無を分析した。

<調査対象経路>

- 南風運用時におけるA滑走路着陸ルート
- 南風運用時におけるC滑走路着陸ルート
- 南風運用時におけるB滑走路離陸ルート
- 北風運用時におけるC滑走路離陸ルート（荒川ルート）



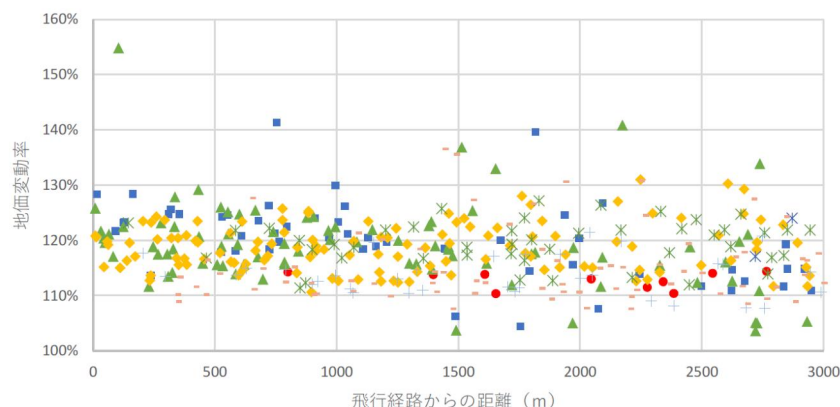
3. 調査結果

- 分析の結果、**新飛行経路運用に伴う不動産価格への影響は確認できなかった。**
 - 地価公示、地価調査基準地の地価変動率について、新飛行経路運用前（2016年～2020年）と運用後（2020年～2024年）を比較したところ、「飛行高度」及び「飛行経路からの距離」に関わらず、地価変動率は概ね同様の傾向であり、新飛行経路運用前後において特段大きな傾向の変化は確認できなかった。
 - 地価の変動要因を分析するため、重回帰分析を行ったところ、「飛行経路下であること」、「飛行高度が低いこと」、「飛行経路までの距離が近いこと」が、地価にマイナスの影響を与えることは確認できなかった。

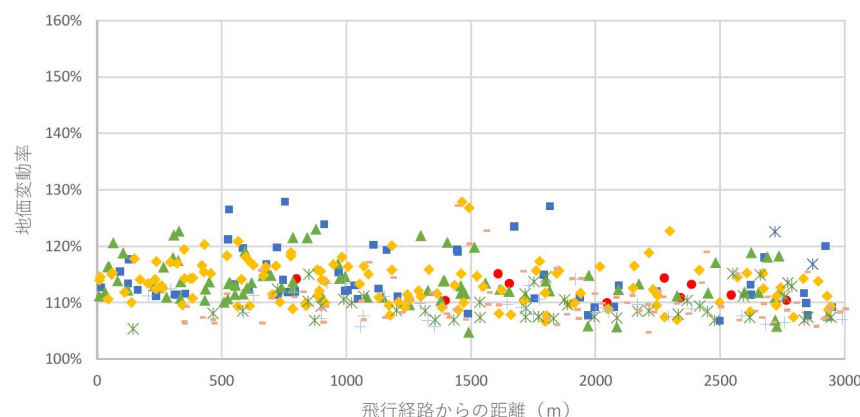
<飛行高度、飛行経路からの距離との関係>

- 地価公示、地価調査基準地（以下「公示地等」という。）の地価変動率について、新飛行経路運用前（2016年～2020年）と運用後（2020年～2024年）を比較したところ、「飛行高度」及び「飛行経路からの距離」に関わらず、地価変動率は概ね同様の傾向であり、新飛行経路運用前後において特段大きな傾向の変化は確認できなかった。

【住宅地】運用前（2016～2020年の地価変動率）



【住宅地】運用後（2020～2024年の地価変動率）



（凡例：飛行高度）

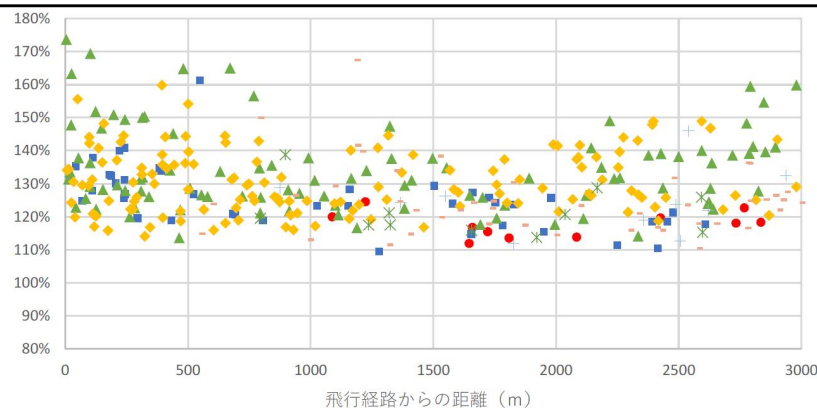
南風運用時ルート

- 0～1,000ft
(約0～300m)
- 1,000～2,000ft
(約300～600m)
- ▲ 2,000～3,000ft
(約600～900m)
- ◆ 3,000～4,000ft
(約900～1,200m)

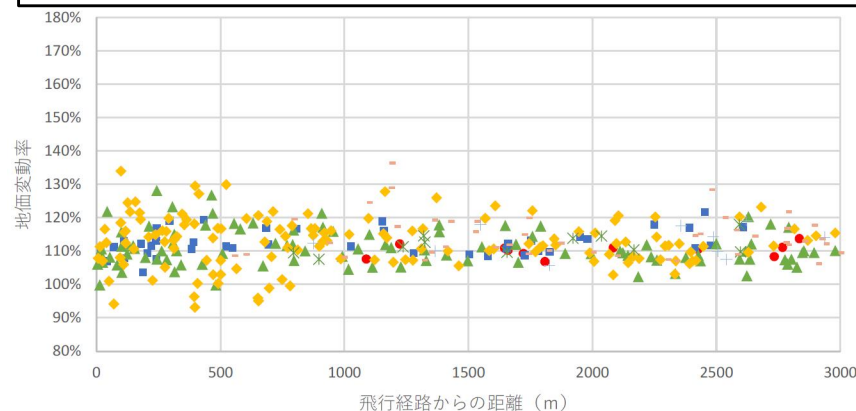
北風運用時ルート

- * 0～3,000ft
(約0～900m)
- * 3,000～4,000ft
(約900～1,200m)
- + 4,000～4,500ft
(約1,200～1,350m)
- 4,500ft～
(約1,350m～)

【商業地】運用前（2016～2020年の地価変動率）



【商業地】運用後（2020～2024年の地価変動率）



<備考>

- ※1 北風運用時ルート（C滑走路離陸ルート）については、高度3,000ft以下の地域は公示地等が少なくことから、グラフの凡例上まとめて記載している。
- ※2 住宅地、商業地いずれも、2016～2020年の地価変動率に比べて、2020～2024年の地価変動率の方が低い傾向にあるが、これは新型コロナウイルス感染拡大の影響によって、2020～2024年は2016～2020年ほど上昇しなかったものと考えられる。
- ※3 商業地の2020～2024年において100%未満の地価変動率となっている地点については、2016～2020年の期間中はインバウンド効果や好調なオフィス市況等によって、地価が大きく上昇した地点であり、2020～2024年においては新型コロナウイルス感染拡大の影響による需要の減少から2021年及び2022年に地価が前年比マイナスとなったことが影響していると考えられる。

＜重回帰分析（パネルデータ分析）＞

○ 地価の変動要因を分析するため、重回帰分析（パネルデータ分析）を行った結果、「飛行経路下であること」、「飛行高度が低いこと」、「飛行経路までの距離が近いこと」が、地価にマイナスの影響を与えることは確認できなかった。

パネルデータ分析結果

重相関係数	0.9222
決定係数	0.8504
自由度修正済み決定係数	0.8315
サンプル数	15858

項目	係数	標準誤差	t値	p値	判定
市区町村人口	0.4766	0.0234	20.3644	0.0000	***
市区町村別高額年収世帯数	0.0915	0.0069	13.2887	0.0000	***
老年化指数	-0.0293	0.0031	-9.4915	0.0000	***
高度0～1000ftDM	0.0116	0.0199	0.5803	0.5617	
高度1000～2000ftDM	0.0207	0.0052	3.9653	0.0001	***
高度2000～3000ftDM	0.0249	0.0039	6.3505	0.0000	***
高度3000～4000ftDM	0.0353	0.0034	10.5134	0.0000	***
高度4000～4500ftDM	0.0090	0.0163	0.5539	0.5797	
高度4500ft～DM	-0.0140	0.0090	-1.5586	0.1191	
飛行経路5km範囲内DM	0.0210	0.0016	13.3850	0.0000	***
2017年DM	0.0303	0.0014	20.9400	0.0000	***
2018年DM	0.0689	0.0015	44.6623	0.0000	***
2019年DM	0.1143	0.0018	64.2731	0.0000	***
2020年DM	0.1559	0.0022	69.4358	0.0000	***
2021年DM	0.1211	0.0026	47.3084	0.0000	***
2022年DM	0.1322	0.0028	46.4024	0.0000	***
2023年DM	0.1626	0.0032	50.2265	0.0000	***
2024年DM	0.2201	0.0037	60.1610	0.0000	***

① 新飛行経路運用後（2021年以降）における「飛行経路下であること」及び「飛行高度」と地価との関係性を分析した結果は以下のとおりであった。

- 1) 飛行高度0～4,500ftの飛行経路下の公示地等の地価はプラスの傾向が確認された。ただし、高度0～1,000ft及び4,000～4,500ftはp値が高く、統計的な有意性は見られなかった。
- 2) 飛行高度4,500ft～の飛行経路下の公示地等の地価はマイナスの傾向であるが、p値が高く、統計的な有意性は見られなかった。

② 新飛行経路運用後（2021年以降）における「飛行経路からの距離が5kmの範囲内」にある公示地等は、「飛行経路からの距離が5～10kmの範囲内」にある公示地等よりも地価にプラスの傾向が確認された。

※ 1 パネルデータ分析：時系列データと横断面データ（ある時点における多数のデータ）の特徴を併せ持つデータについて、個体や時間に依存する特殊な影響を取り除いて重回帰分析（複数の変数が目的変数に与える影響の分析）を行う手法。今回の調査では、2016～2024年の土地価格を目的変数として分析を実施。

※ 2 決定係数：分析のあてはまりの良さを示す尺度。1に近いほどあてはまりが良いことを示す。決定係数 = (重相関係数)²

※ 3 自由度修正済み決定係数：重回帰分析における変数の数を考慮して決定係数を補正した値。変数の数が増えるほど決定係数が高くなるため、補正を施すもの。

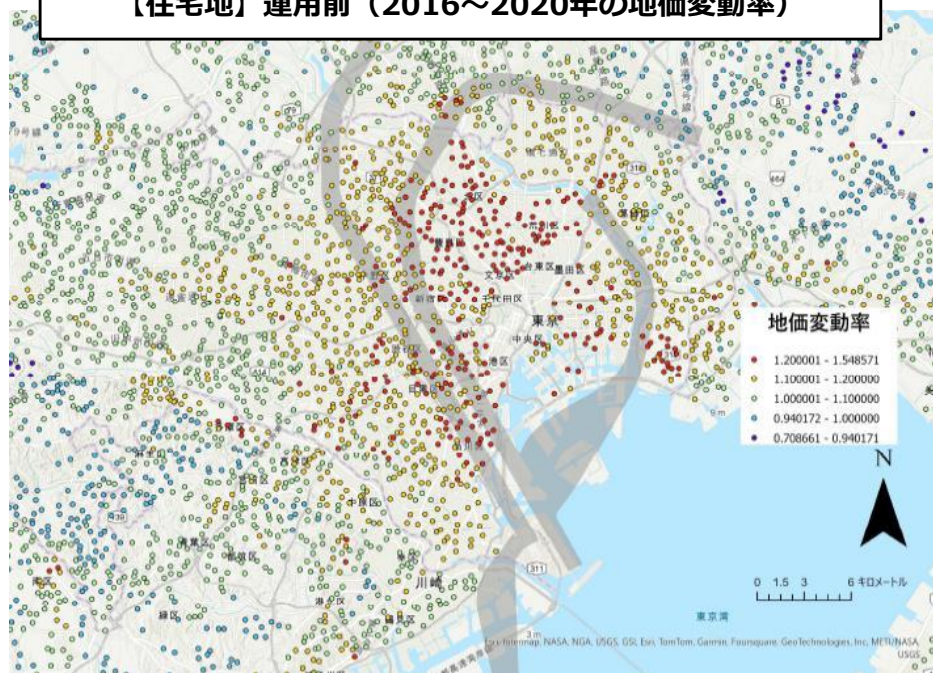
※ 4 p値：各変数の有意性を示す値。小さいほど変数として意味があることを示す。（凡例：***：0.1%水準（99.9%の確率）で有意）

※ 5 飛行経路下の範囲：新飛行経路から左右500m（計1km。ただし、南風時B滑走路西側離陸ルートについては、公示地等が少ないことから左右1km、計2km）を範囲として飛行高度との関係性を分析。

※ 6 DM：ダミー変数。数字ではないデータを数字に変換する手法。

※ 7 高額年収は1,000万円以上（住宅・土地統計調査）。 ※ 8 老年化指数は65歳以上人口を15歳未満人口で除した数値（住民基本台帳）。

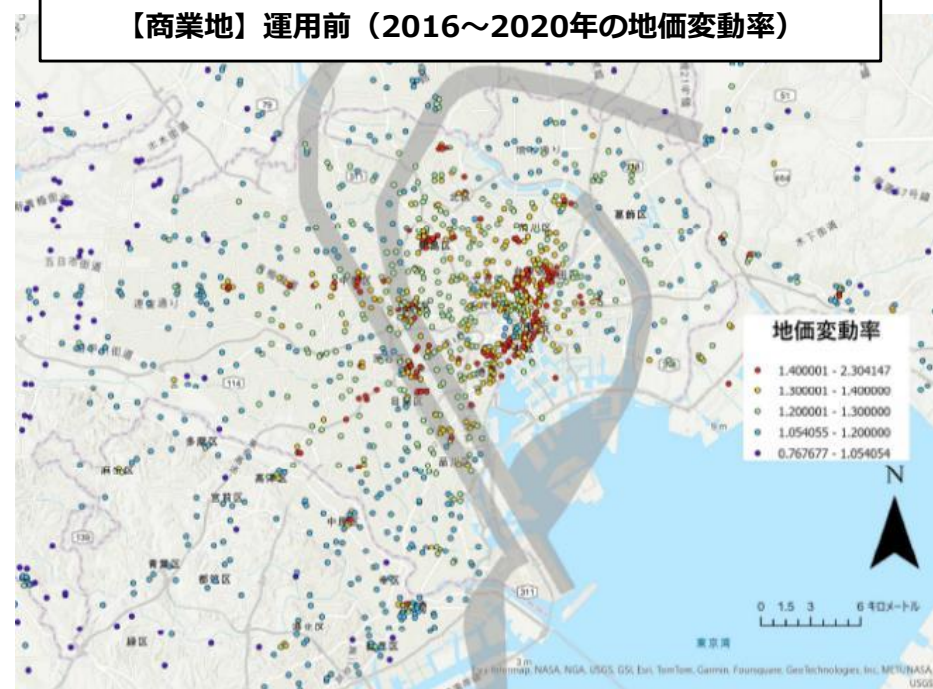
【住宅地】運用前(2016~2020年の地価変動率)



【住宅地】運用後(2020~2024年の地価変動率)



【商業地】運用前(2016~2020年の地価変動率)



【商業地】運用後(2020~2024年の地価変動率)

