

東京国際空港周辺地域における地価動向分析調査

報 告 書

令和 7 年 3 月

国 土 交 通 省 航 空 局
航 空 ネ ッ ト ワ ー ク 部
首都圏空港課 東京国際空港環境企画調整室

目 次

I . 調査の基本的事項	1
1) 調査目的	1
2) 調査内容	1
II . 調査内容	3
1. GIS を用いた飛行経路図の作成	3
2. 飛行経路範囲の特定、区分	4
3. 公示地等の選定	5
4. 公示地等による地価変動率の算出	8
1) 飛行経路からの距離と地価変動率	8
2) 影響範囲内外の地価変動率	19
3) 個別事例調査	23
5. 新飛行経路運用に伴う影響の有無の把握	28
1) 全飛行経路・全高度区分分析	28
2) 全飛行経路・高度区分別分析	29
6. 結論	30

I. 調査の基本的事項

1) 調査目的

2020 年 3 月より東京国際空港（以下、「羽田空港」という。）では新飛行経路の運用を開始し、成田国際空港の滑走路増設等の整備後に首都圏空港全体として年間 100 万回の発着容量を目指しているところである。

羽田空港の新飛行経路は、運用開始から 4 年が経過しているが、新飛行経路の運用に対しては、不動産価格への影響を懸念する意見があるため、本調査では、新飛行経路下の地域における地価動向について、把握・分析を行うものである。

2) 調査内容

以下の調査内容とする。

(1) 羽田空港の新飛行経路運用に伴う土地価格への影響調査

地価公示、地価調査基準地（以下、「公示地等」という。）を使用し、新飛行経路下にある地点とそれ以外の地点について、経路変更前後の土地価格変動率を集計のうえ対比し、新飛行経路運用に伴う土地価格への影響の有無を分析する。

(2) 調査対象経路

15 時から 19 時（切替時間を含むため、実質 3 時間程度）において運用を行っている以下の 4 つの飛行経路を調査対象経路とする（d. の経路は 7 時から 11 時半においても運用している）。

- a. 南風運用時 A 滑走路着陸ルート
- b. 南風運用時 C 滑走路着陸ルート
- c. 南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート
- d. 北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート

(3) 飛行経路図の作成

調査職員から受注者へ提供する (2) の飛行経路図を使用して地理情報システム（以下、「GIS」という。）で飛行経路図を作成する。

(4) 飛行経路範囲の特定

(3) で作成した飛行経路図に基づき、経路からの水平距離（経路から左右各 500m 程度）により影響範囲を示し、飛行高度区分（0ft-1,000ft、1,000ft-2,000ft、2,000ft-3,000ft、3,000ft-4,000ft の 4 区分）により影響範囲を区分する。

(5) 公示地等の選定

影響範囲内に存する公示地等、対比する影響範囲外の公示地等を選定する。影響範囲外の公示地等は、基本的に範囲内の公示地等と同一市区町村の公示地等とする。ただし、著しく高度利用が進んでいる地域など、周辺地域に対比可能な公示地等がないと認められる場合には、周辺地域に限らず適切な公示地等を適宜選定のうえ対比を行う。

(6) 公示地等による地価変動率の算出

選定した公示地等について、新飛行経路運用前後の地価変動率を算出し、影響範囲ごとに集計する。

影響範囲外の公示地等は、基本的に範囲内の公示地等と同一市区町村の公示地等とし、前記のとおり、高度利用が進んでいる地域などにおいては必要に応じて適切な公示地との対比を行う。

集計区分は、調査対象経路別 4 区分、飛行高度別 4 区分、用途別 2 区分（住宅地、商業地）の積数である 32 区分について、それぞれの経路下地内外の 64 地域を基本とし、その他、高度利用が進んでいる地域 5 地域程度（経路下地内外合わせて 10 地域）、計 74 地域を想定する。

(7) 新飛行経路運用に伴う地価への影響の有無の把握

(6)で示した区分・地域ごとに、経路下内外の地価変動率を対比し、新飛行経路運用に伴う影響の有無を把握する。なお、対比する地域間の地価変動率の差については、複数の要因により生じている可能性が考えられることから、単純に集計値を対比するのみではなく、GISを用いて価格形成要因を把握のうえ、重回帰分析を用いた定量化や、各地域における地域的特性に関する考察を行うなど、実態に即した対比、影響把握を行う。

(8) 履行期間

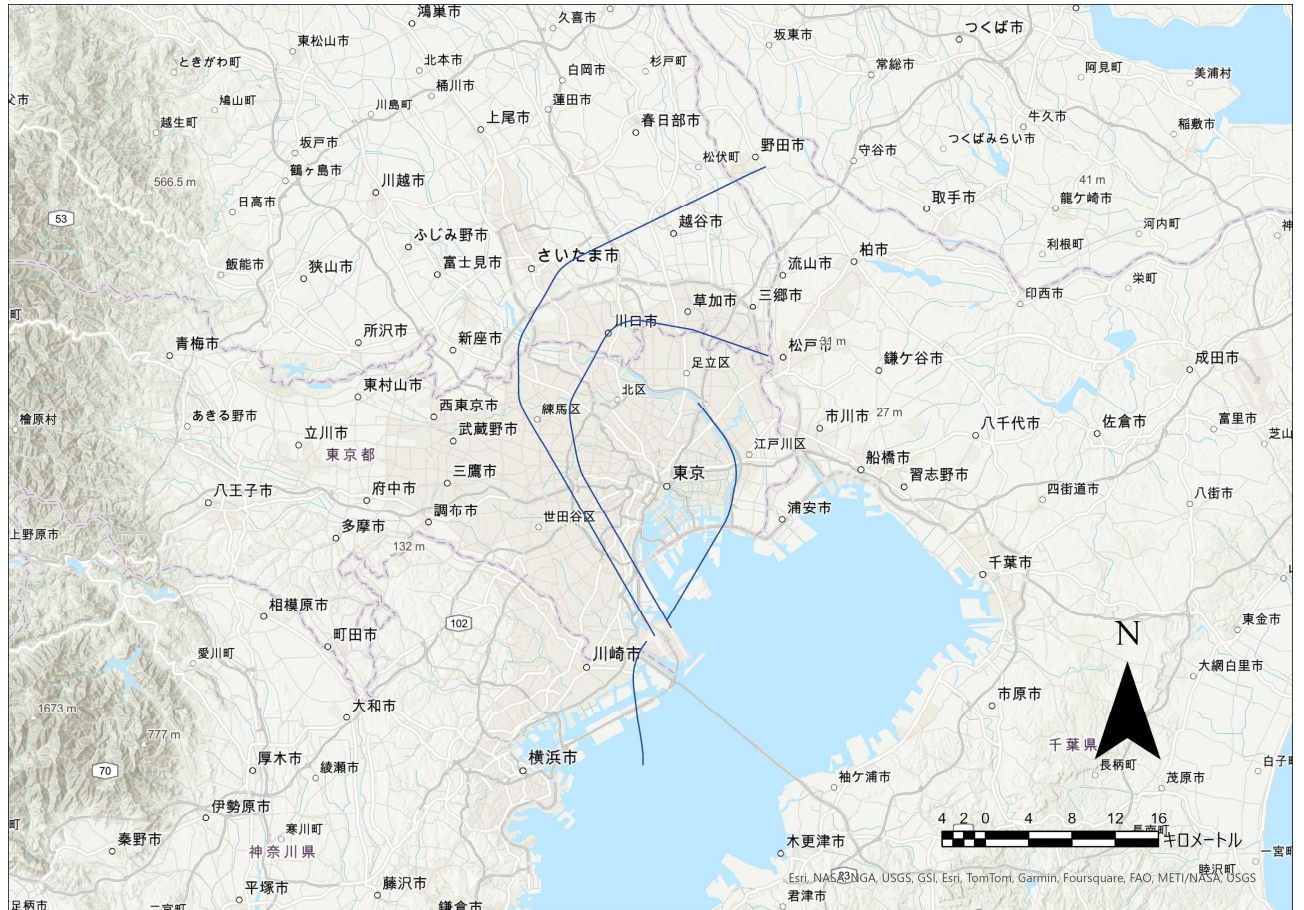
令和 6 年 11 月 25 日～令和 7 年 3 月 14 日

II. 調査内容

1. GIS を用いた飛行経路図の作成

調査対象経路に関する想定飛行経路図をもとに GIS 上で飛行経路を描画し、飛行経路図を図 1 のとおり作成した。

図 1 飛行経路図



2. 飛行経路範囲の特定、区分

飛行経路図には、想定経路図に基づき、飛行経路からの水平距離（飛行経路から左右各 500m 程度）により影響範囲を図 2 のとおり作成した。

また、影響範囲は、飛行高度区分（0ft～1,000ft、1,000ft～2,000ft、2,000ft～3,000ft、3,000ft～4,000ft の 4 区分、北風運用時 C 滑走路北側離陸ルートにおいては 0ft～3,000ft、3,000ft～4,000ft、4,000ft～4,500ft、4,500ft～とする。）により区分した。

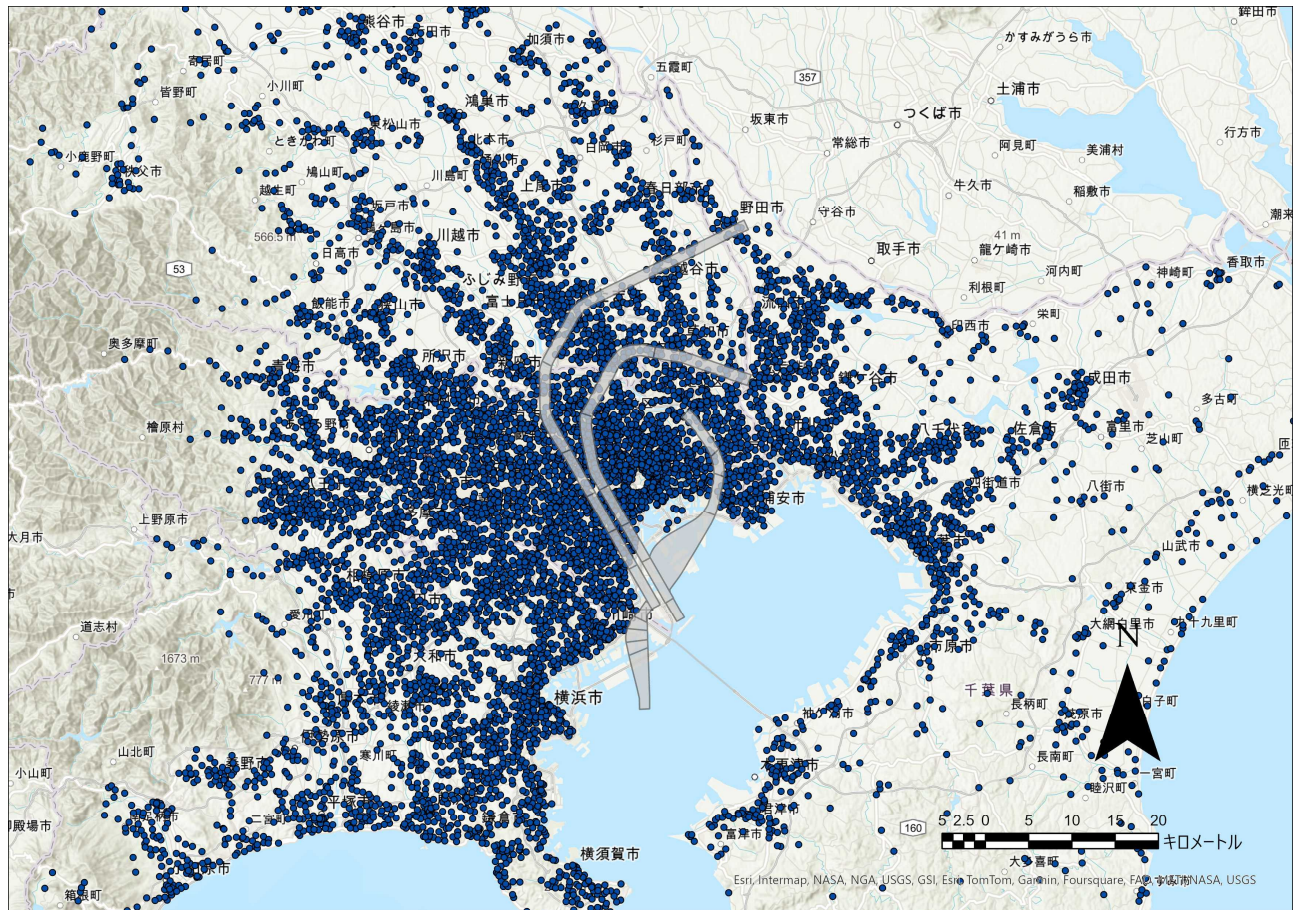
図 2 影響範囲図



3. 公示地等の選定

首都圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県）における地価公示・地価調査の地点（2016 年から継続して調査している地点）を地図上にプロットしたのが図 3 である。

図 3 首都圏内の公示地等



また当該公示地等地点のうち飛行経路（南風運用時 A 滑走路着陸ルート（0ft～1,000ft、1,000ft～2,000ft、2,000ft～3,000ft、3,000ft～4,000ft）、南風運用時 C 滑走路着陸ルート（0ft～1,000ft、1,000ft～2,000ft、2,000ft～3,000ft、3,000ft～4,000ft）、南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート（0ft～1,000ft、1,000ft～2,000ft、2,000ft～3,000ft、3,000ft～4,000ft）、北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（0ft～3,000ft、3,000ft～4,000ft、4,000ft～4,500ft、4,500ft～））から 10km 以内に存する公示地等を対象としたのが図 4 で、影響範囲内に存する公示地等と同一の市区町村内に存する公示地等を対象としたのが図 5 である。

図 4 飛行経路下から 10km 以内の公示地等

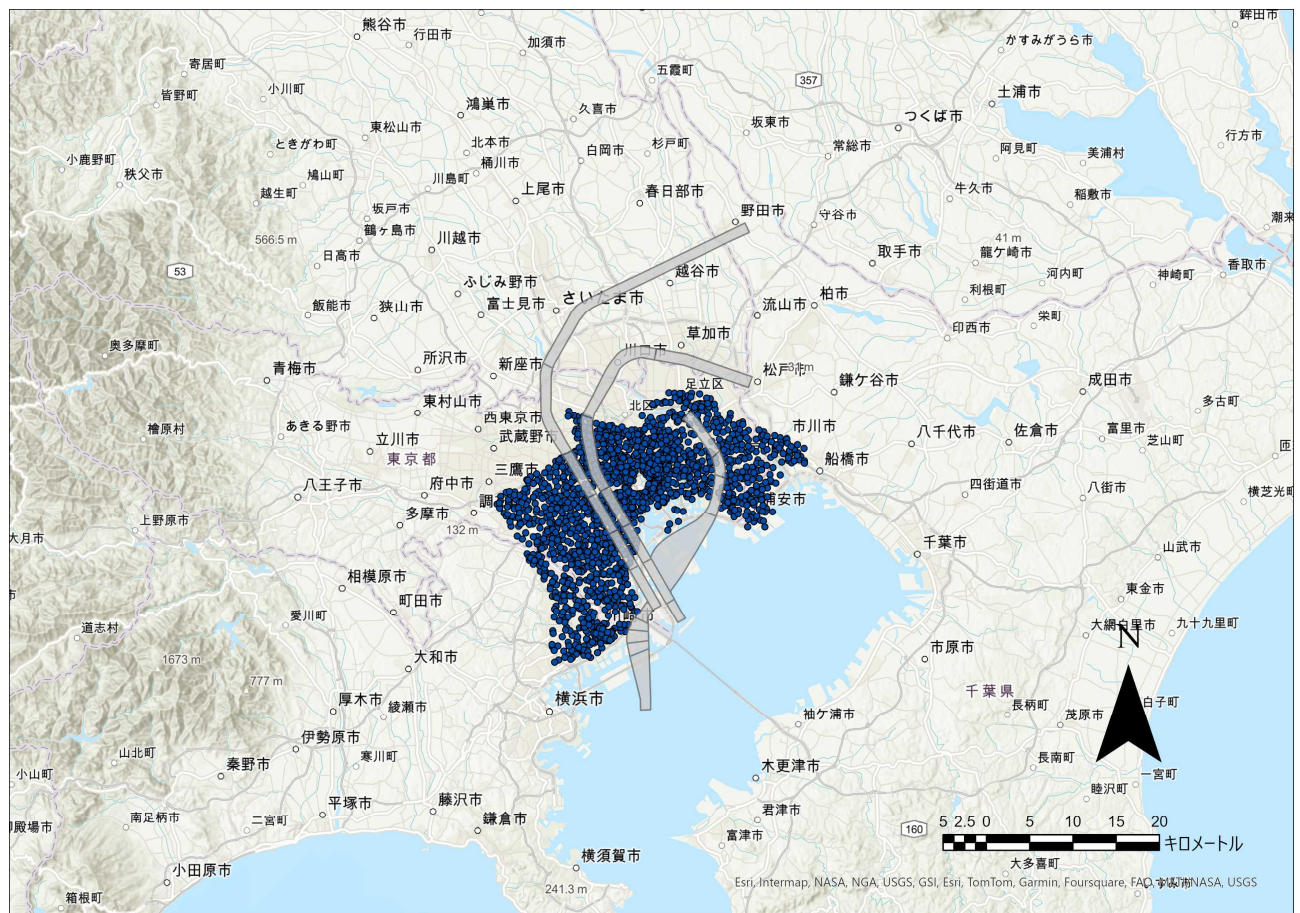
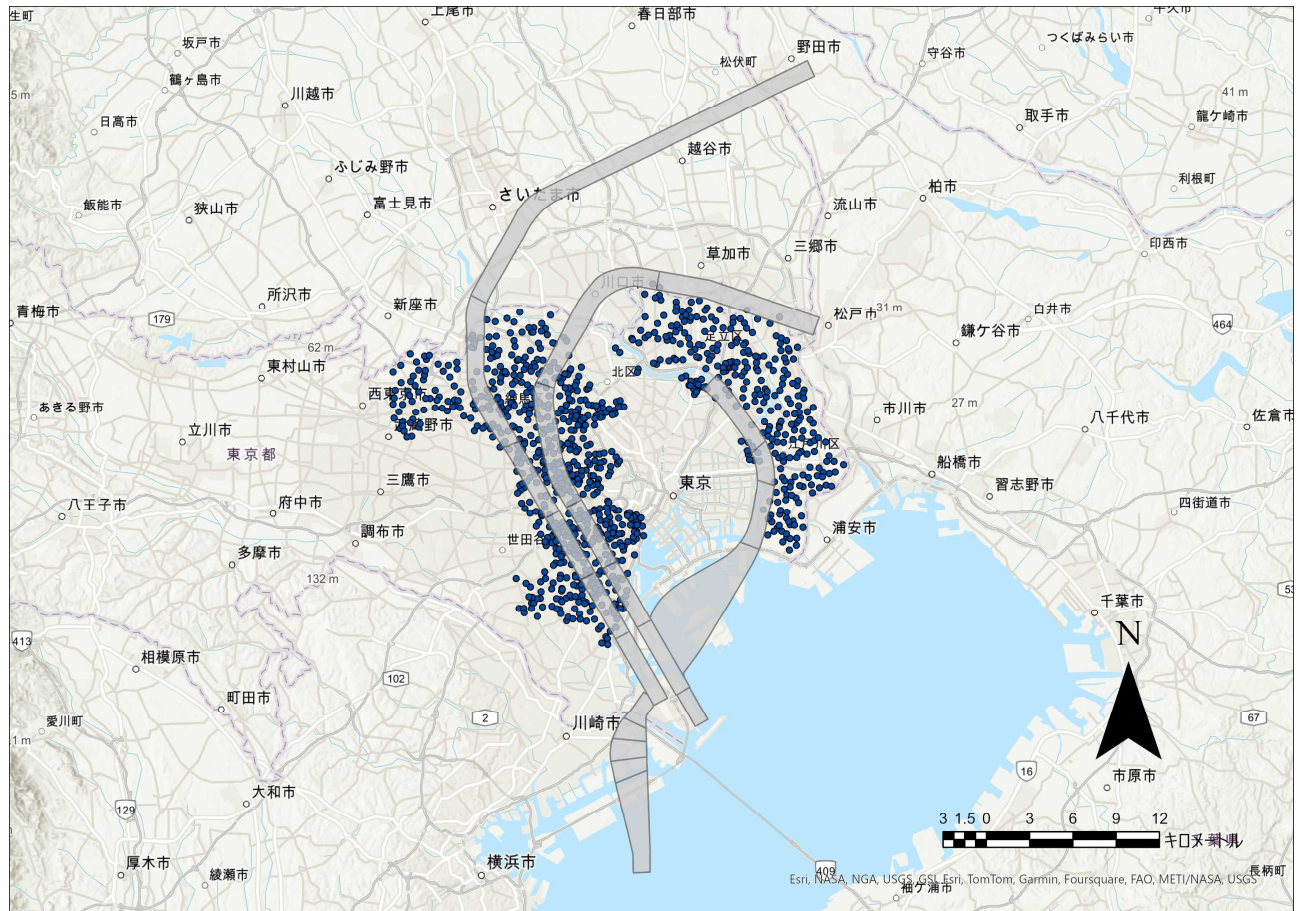


図 5 影響範囲内に存する公示地等と同一の市区町村内の公示地等



4. 公示地等による地価変動率の算出

1) 飛行経路からの距離と地価変動率

飛行経路別・用途別（住宅・商業）・期間別（新飛行経路運用前後として、2016～2020年・2020～2024年）に、飛行経路からの距離に応じて地価変動率を示したのが図6～図21である。また、全飛行経路を対象として、用途別（住宅・商業）・期間別（新飛行経路運用前後として、2016～2020年・2020～2024年）に、飛行経路からの距離に応じて地価変動率を示したのが図22～図25である。

南風運用時A滑走路着陸ルート（住宅）は両期間、飛行経路からの距離が離れるほど地価変動率は若干低下する傾向にある。

2016～2020年における飛行経路からの距離が約100mの東京都渋谷区恵比寿西2丁目20番1の地価変動率が高位であるが、これは当期間に渋谷ブリッジやログロード代官山等の再開発事業で大きく上昇したと考えられる。

図6 南風運用時A滑走路着陸ルート（住宅）（2020～2024年）

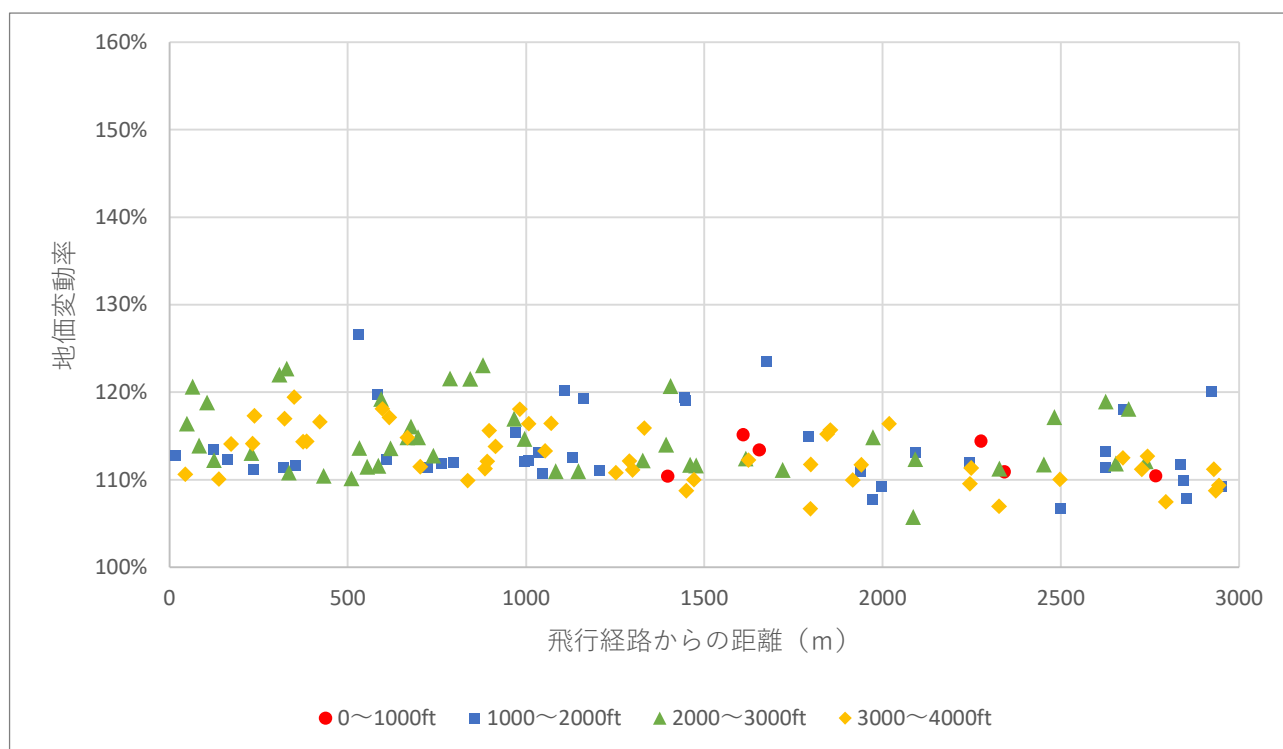
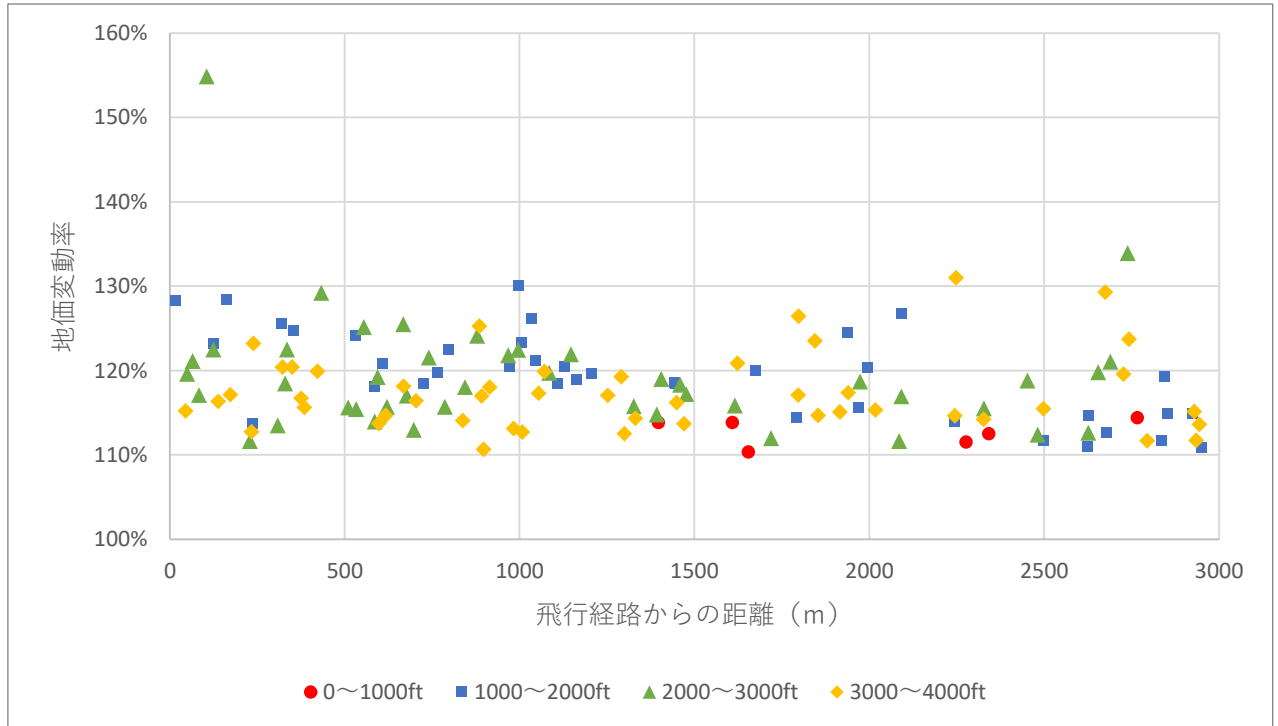


図 7 南風運用時 A 滑走路着陸ルート（住宅）（2016～2020 年）



南風運用時 A 滑走路着陸ルート（商業）においても両期間、飛行経路からの距離が離れるほど地価変動率は低下する傾向にある。

なお、2016～2020 年の期間において、高度 2,000～3,000ft で飛行経路から近接する地点は渋谷や恵比寿といった商業集積地であり、再開発事業の進捗やインバウンド需要による消費拡大の影響を受けて上昇したと考えられる。

図 8 南風運用時 A 滑走路着陸ルート（商業）（2020～2024 年）

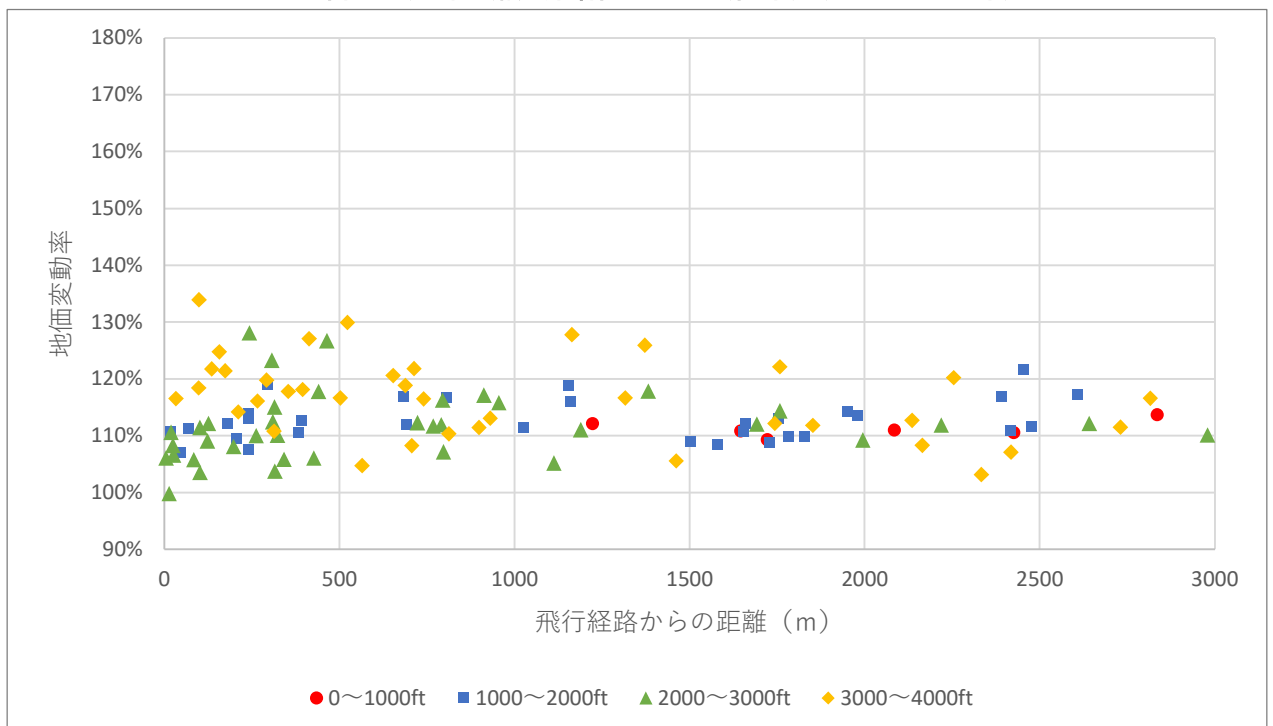
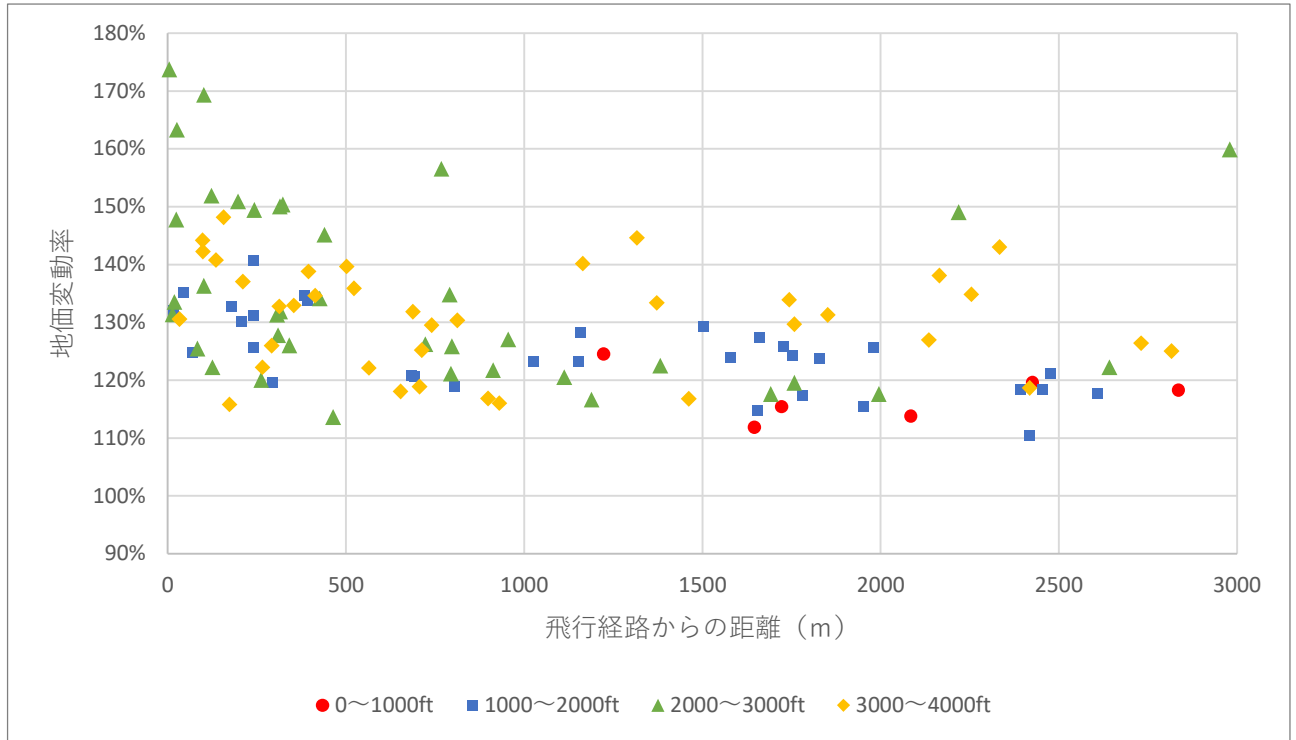


図 9 南風運用時 A 滑走路着陸ルート（商業）（2016～2020 年）



南風運用時 C 滑走路着陸ルート（住宅）は両期間において 500～2,000m 程度に地価変動率が高位な地点があり、特段大きな傾向の変化は確認されない。

図 10 南風運用時 C 滑走路着陸ルート（住宅）（2020～2024 年）

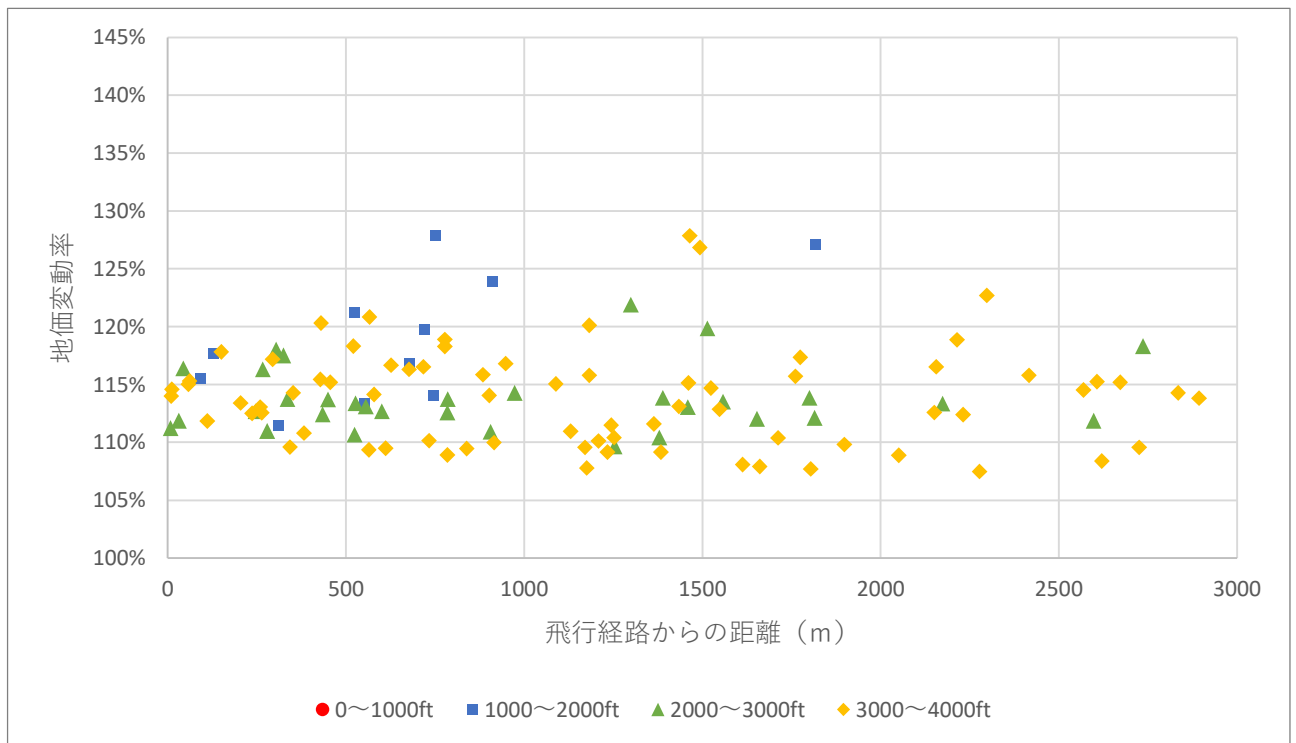
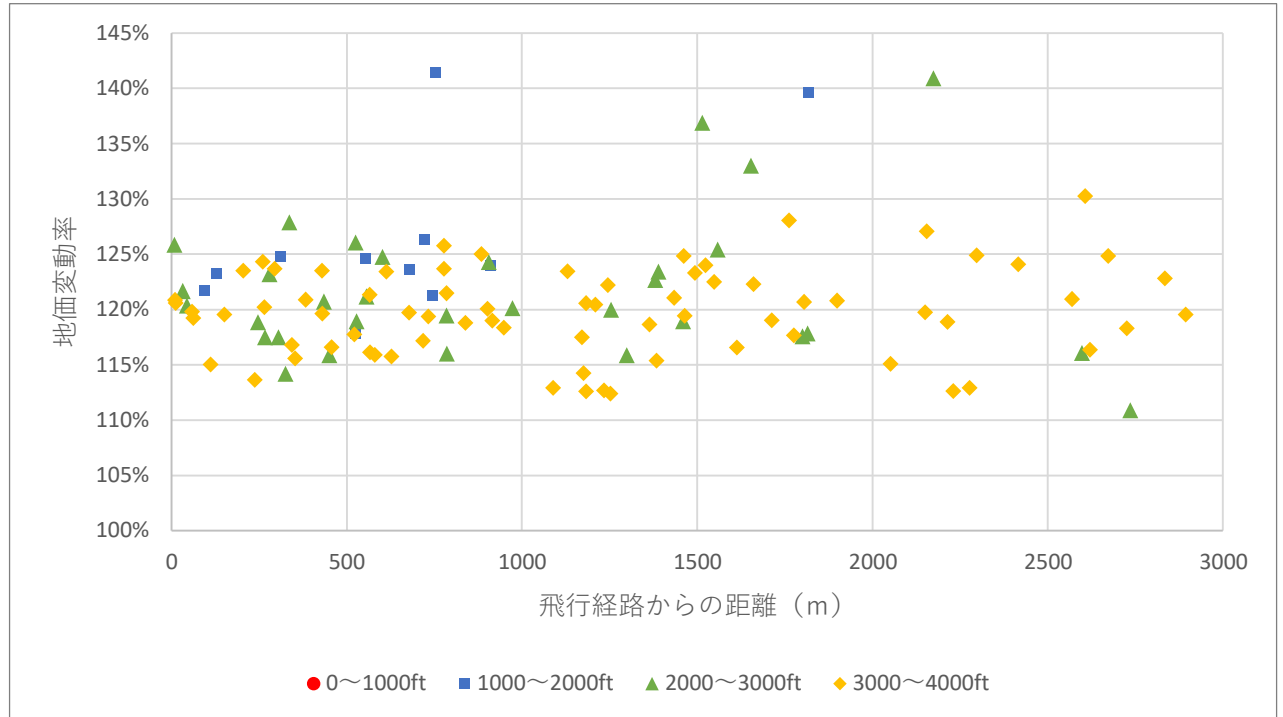


図 11 南風運用時 C 滑走路着陸ルート（住宅）（2016～2020 年）



南風運用時 C 滑走路着陸ルート（商業）は両期間において 500m 以内の地点に地価変動率のバラツキが確認される。2020～2024 年は 2016～2020 年と比べて地価変動率の幅が狭まっているが、その他特段大きな傾向の変化は確認されない。

なお、2020～2024 年の期間において地価変動率が 100%を下回る地点が確認される。これらの地点は渋谷竹下通りや新宿エリアに位置する地点である。新宿駅周辺は、デパートや大型家電量販店を中心に、更に背後にオフィス街が広がっており、2016～2020 年の期間にはインバウンド効果や好調なオフィス市況から地価上昇幅は大きかった。しかし、2020～2024 年の期間では新型コロナウイルス感染症の拡大によりテレワーク等が進むことでオフィス賃貸市場は弱含み、またインバウンド需要の減少から 2021 年及び 2022 年には地価が前年比でマイナス、その後は徐々に上昇幅は拡大しているものの、コロナ前の上昇幅には至っていない。

図 12 南風運用時 C 滑走路着陸ルート（商業）（2020～2024 年）

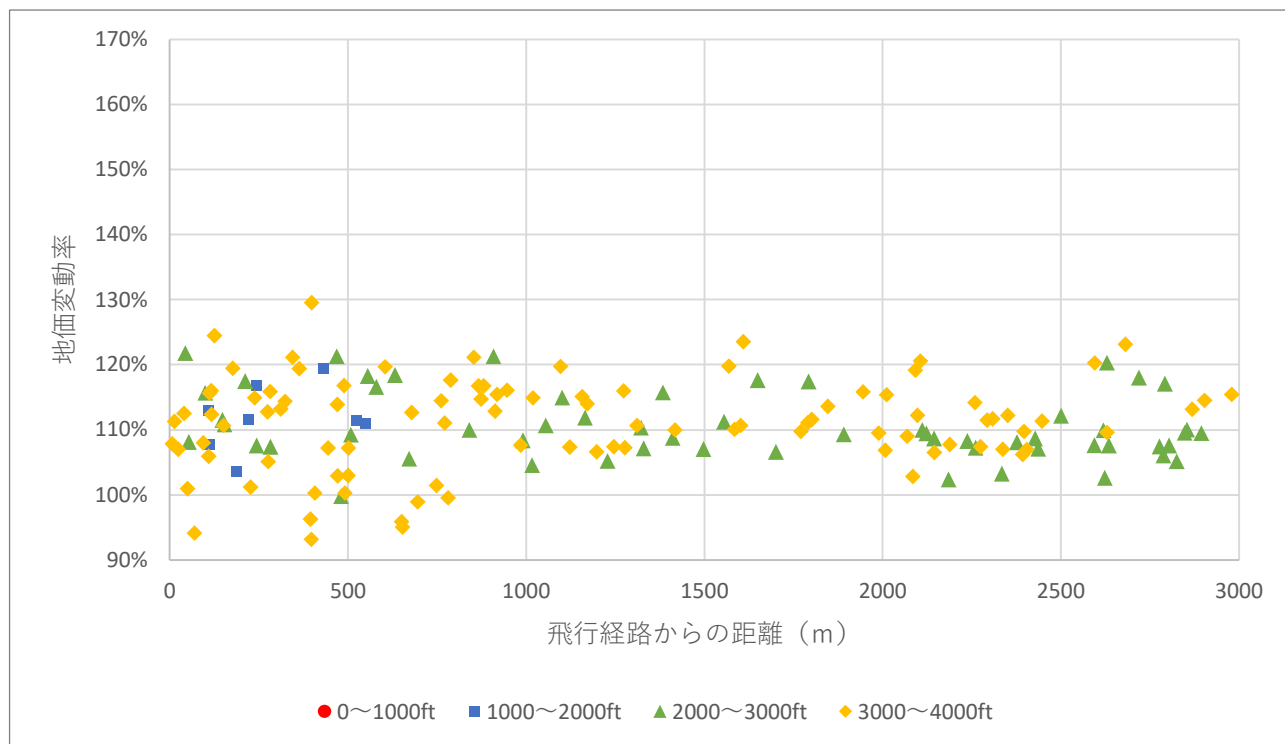
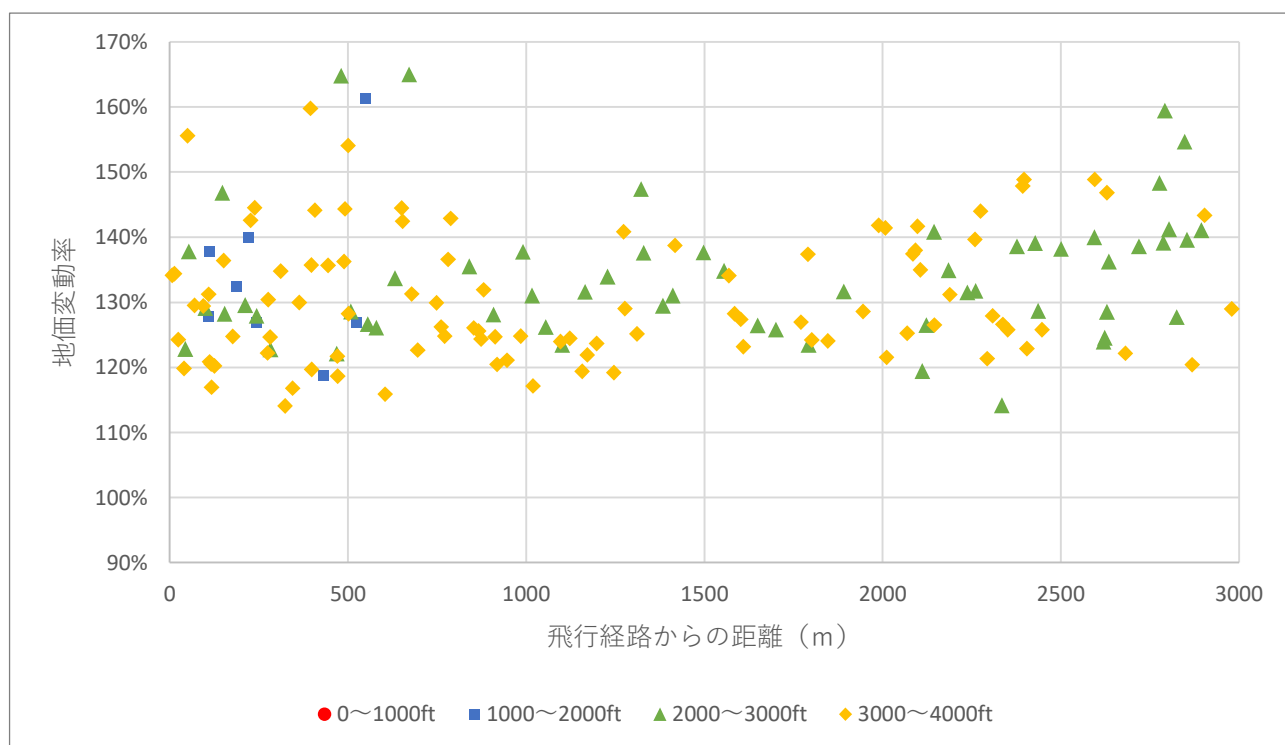


図 13 南風運用時 C 滑走路着陸ルート（商業）（2016～2020 年）



南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート（住宅）は 2016～2020 年の期間と 2020～2024 年の期間を比較して地価変動率は個別では変動率の数値にバラツキがあるものの、特段全体として大きな傾向の変化は確認されない。

図 14 南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート（住宅）（2020～2024 年）

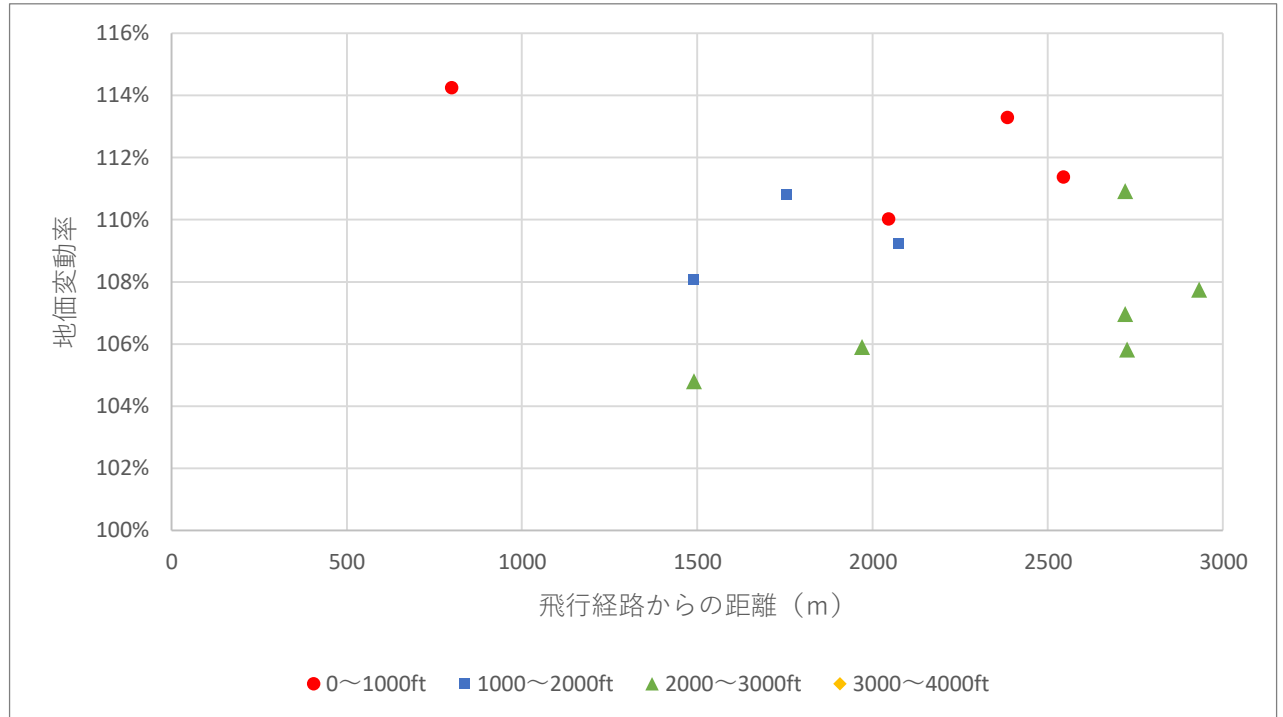
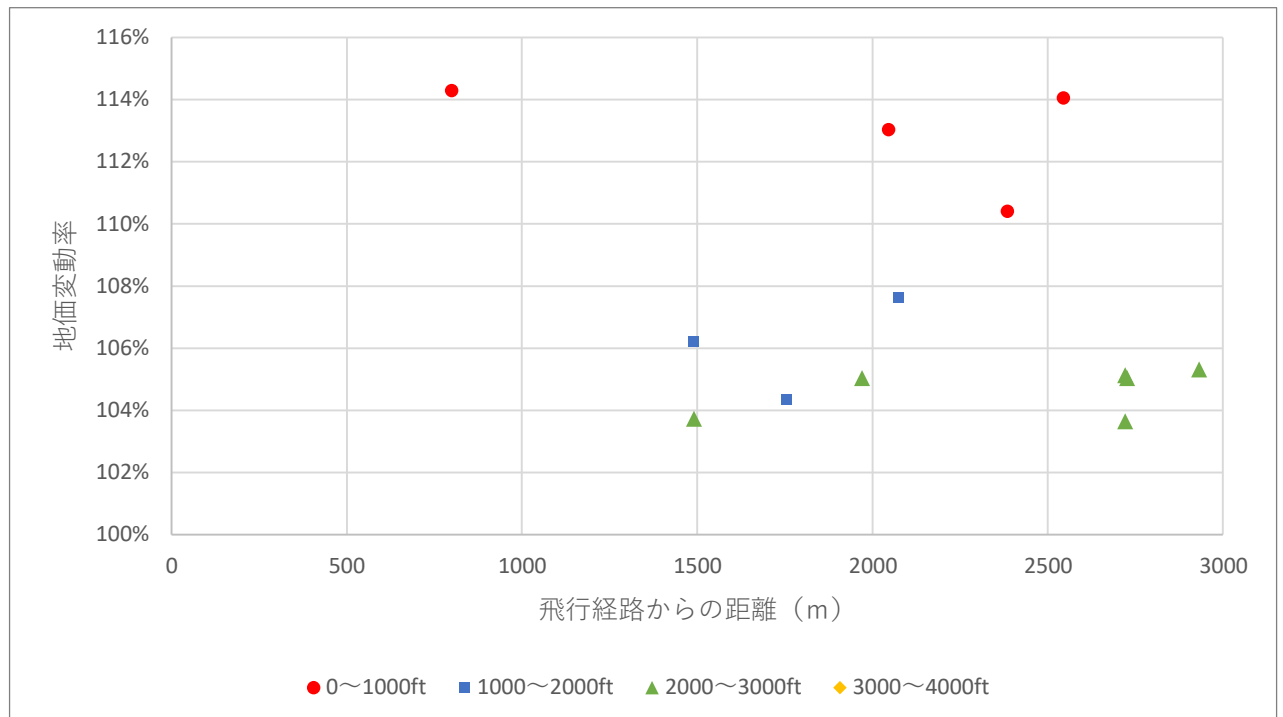


図 15 南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート（住宅）（2016～2020 年）



南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート（商業）も 2016～2020 年の期間と 2020～2024 年の期間を比較して地価変動率は個別では変動率の数値にバラツキがある。ただし、サンプル数が少ないため全体傾向の判断は困難である。

図 16 南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート（商業）（2020～2024 年）

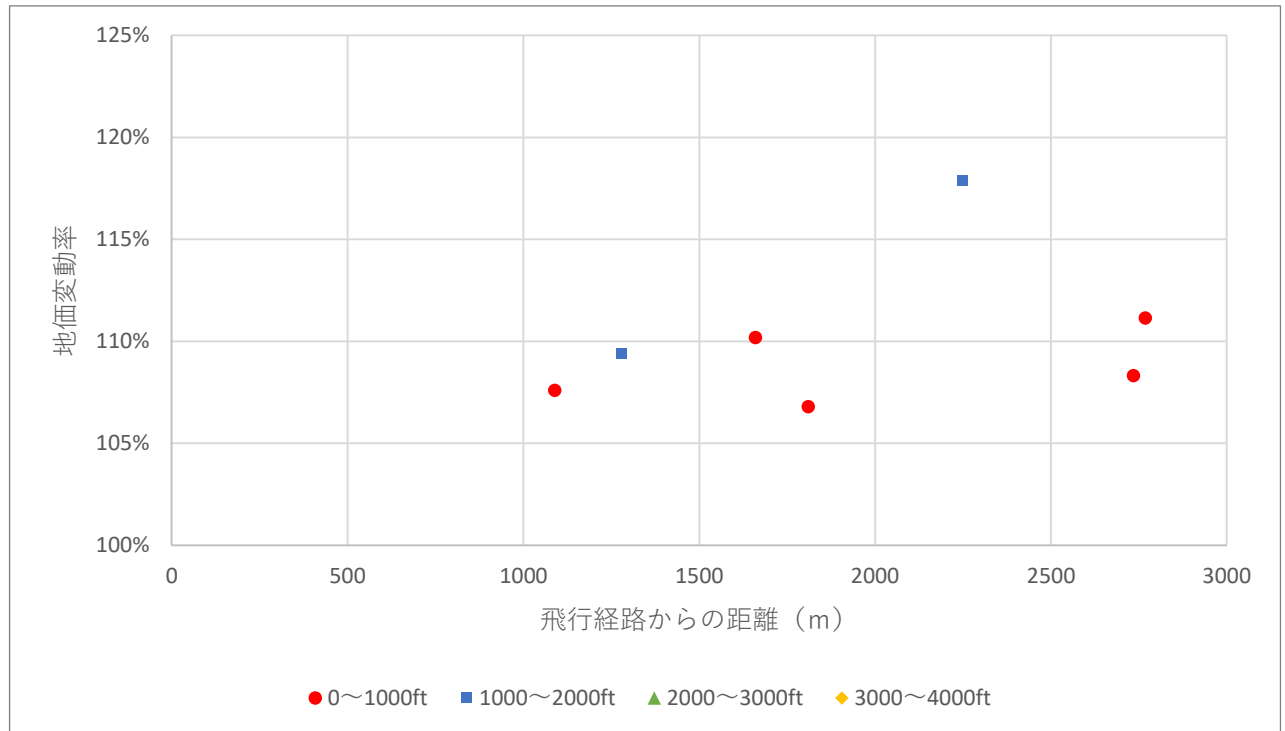
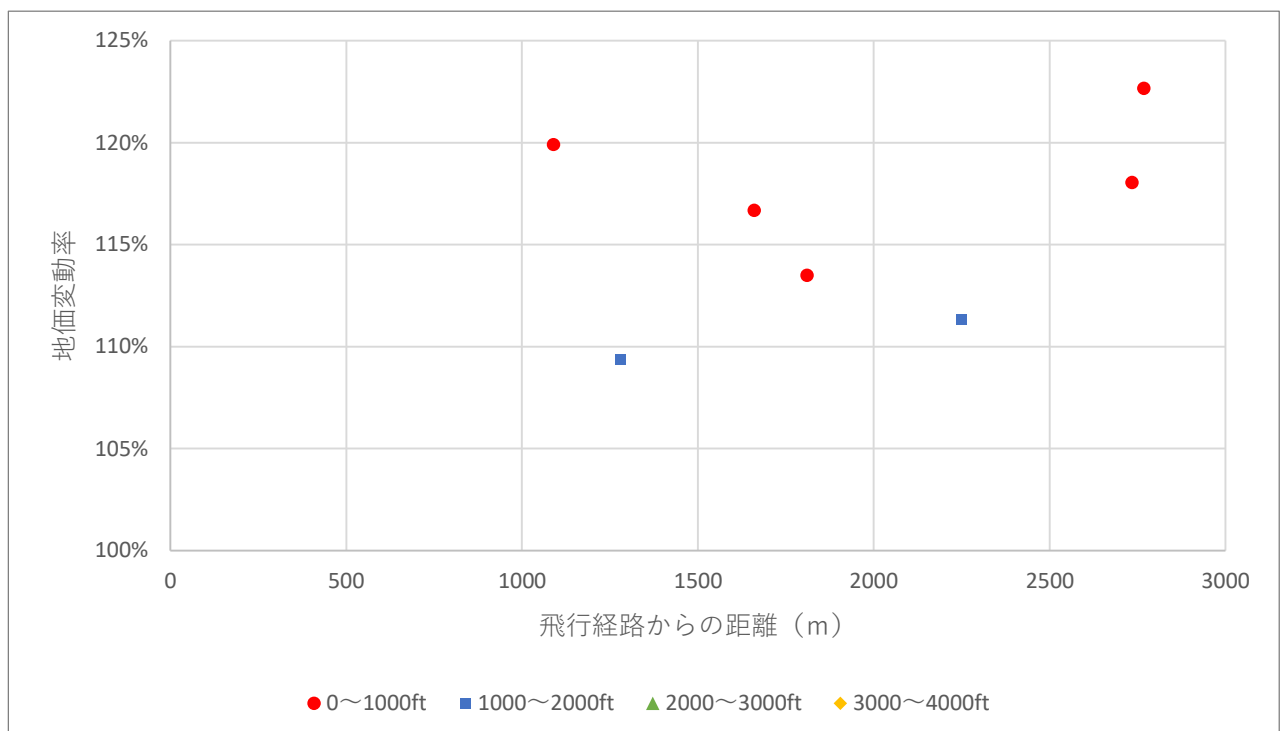


図 17 南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート（商業）（2016～2020 年）



北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（住宅）は両期間において飛行経路からの距離が 1,500m 程度に地価変動率が高位な地点が確認される。2020～2024 年は 2016～2020 年と比べて地価変動率の幅が狭まっているが、その他特段大きな傾向の変化は確認されない。

図 18 北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（住宅）（2020～2024 年）

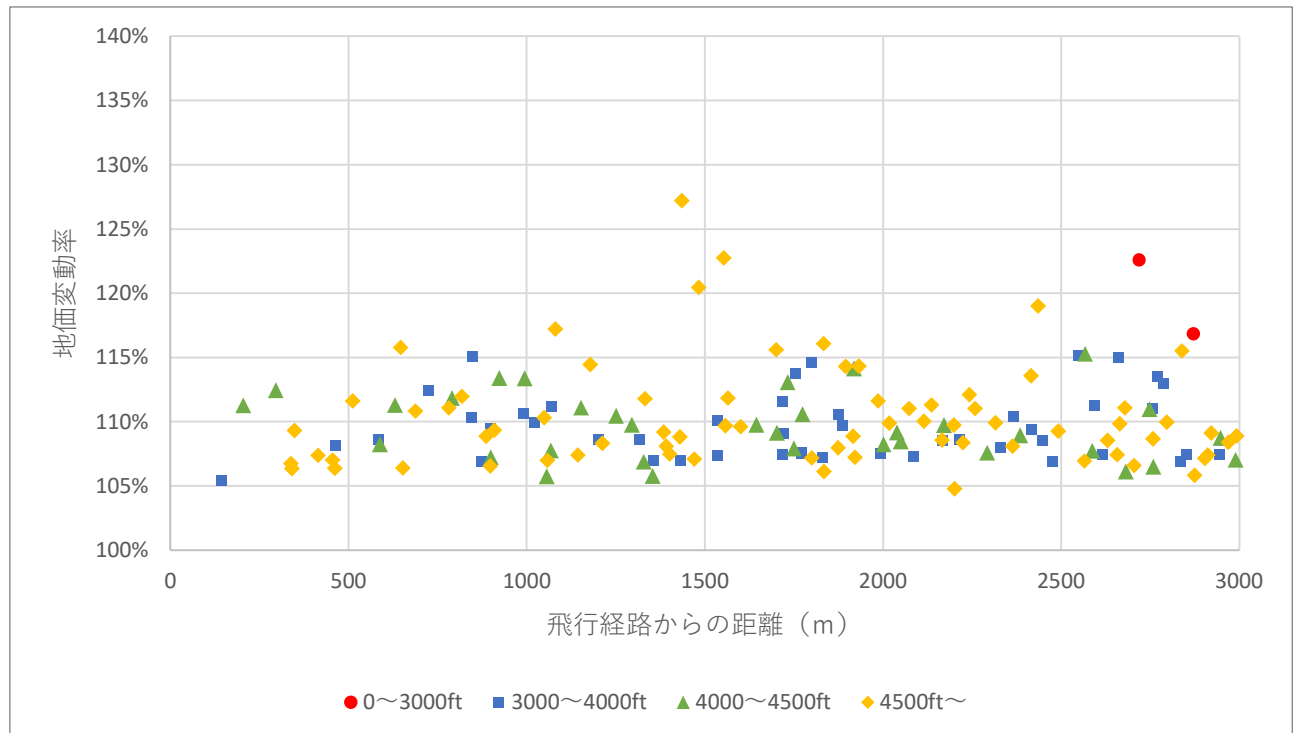
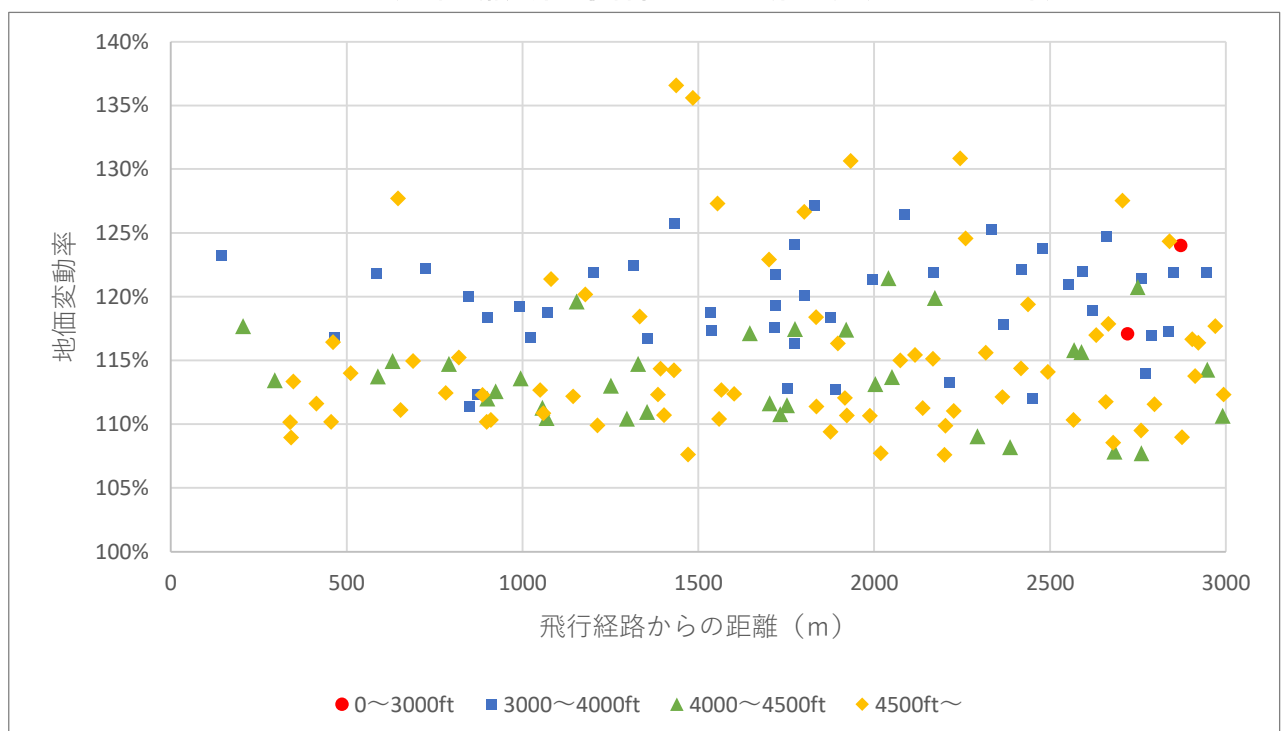


図 19 北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（住宅）（2016～2020 年）



北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（商業）は両期間において飛行経路からの距離から離れると地価変動率が低下する傾向にある。2020～2024 年は 2016～2020 年と比べて地価変動率の幅が狭まっているが、その他特段大きな傾向の変化は確認されない。

図 20 北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（商業）（2020～2024 年）

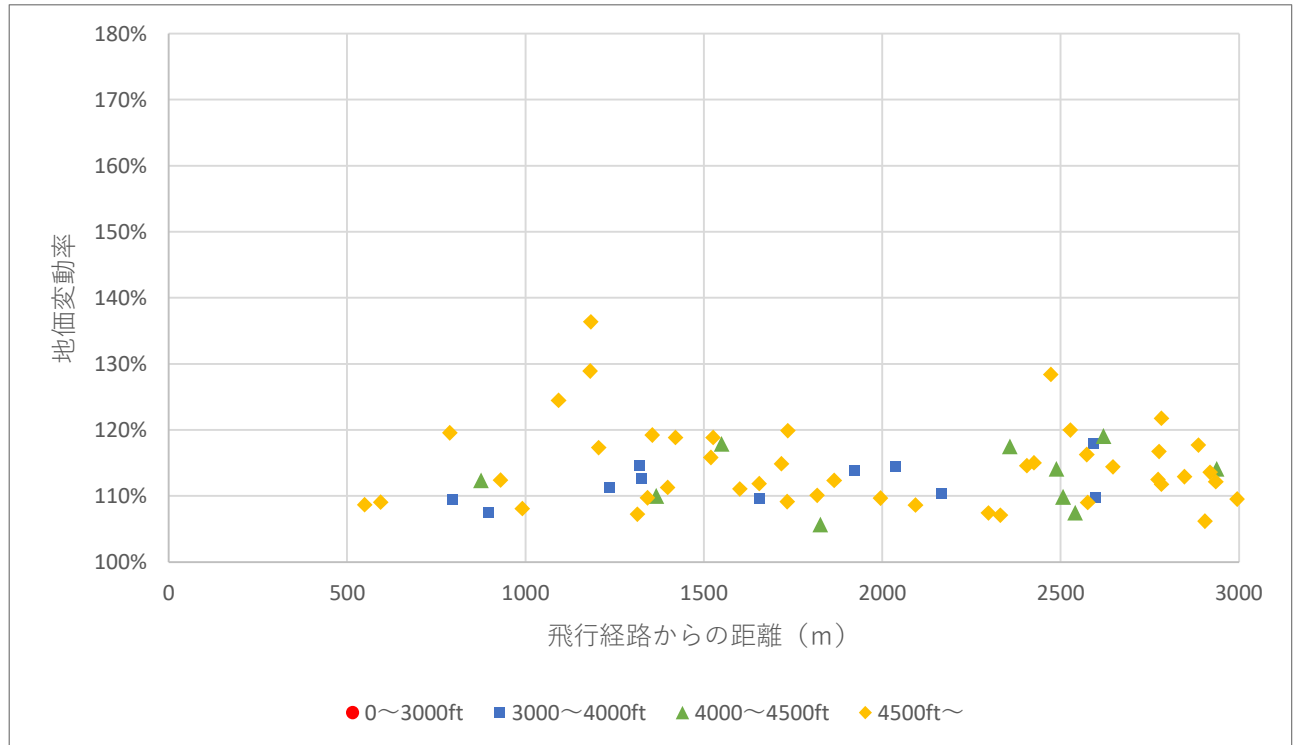
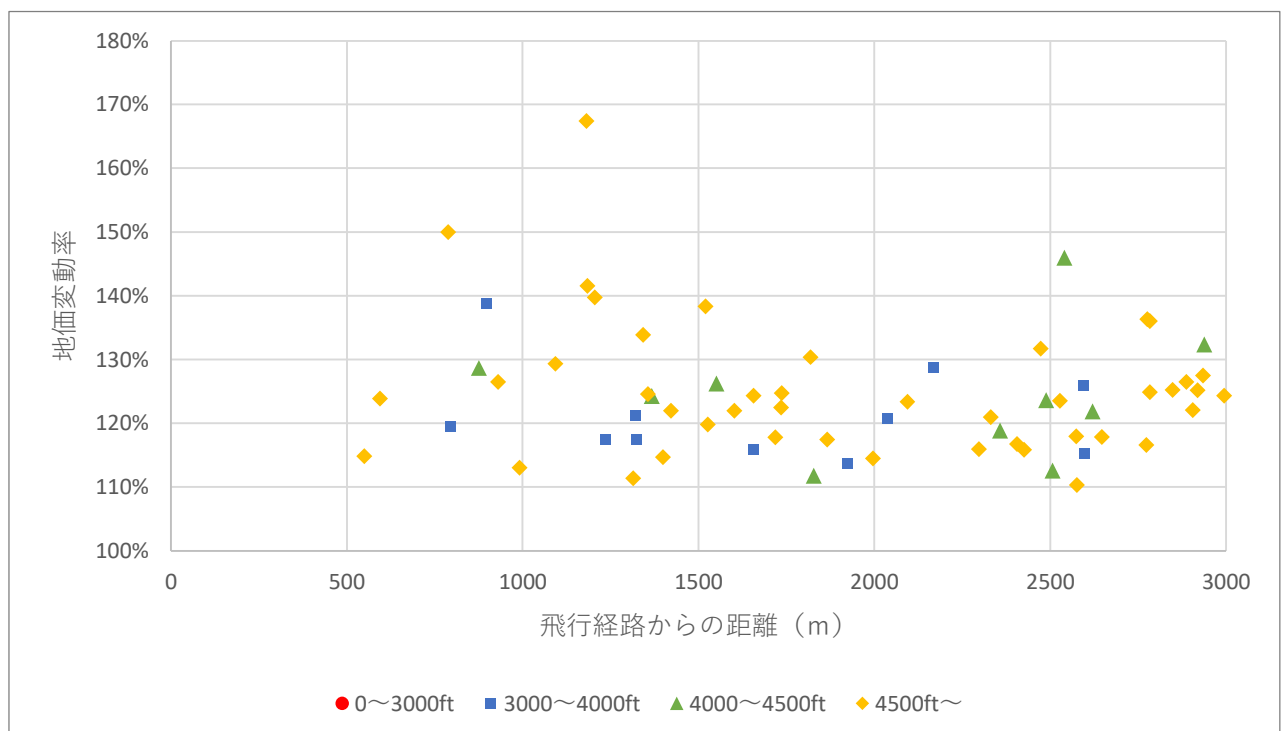


図 21 北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（商業）（2016～2020 年）



全飛行経路の住宅については両期間において飛行経路から離れると地価変動率は若干低下する傾向にある。2016～2020 年と比較して 2020～2024 年は地価変動率の幅が若干狭まっている。

図 22 全ルート（住宅）（2020～2024 年）

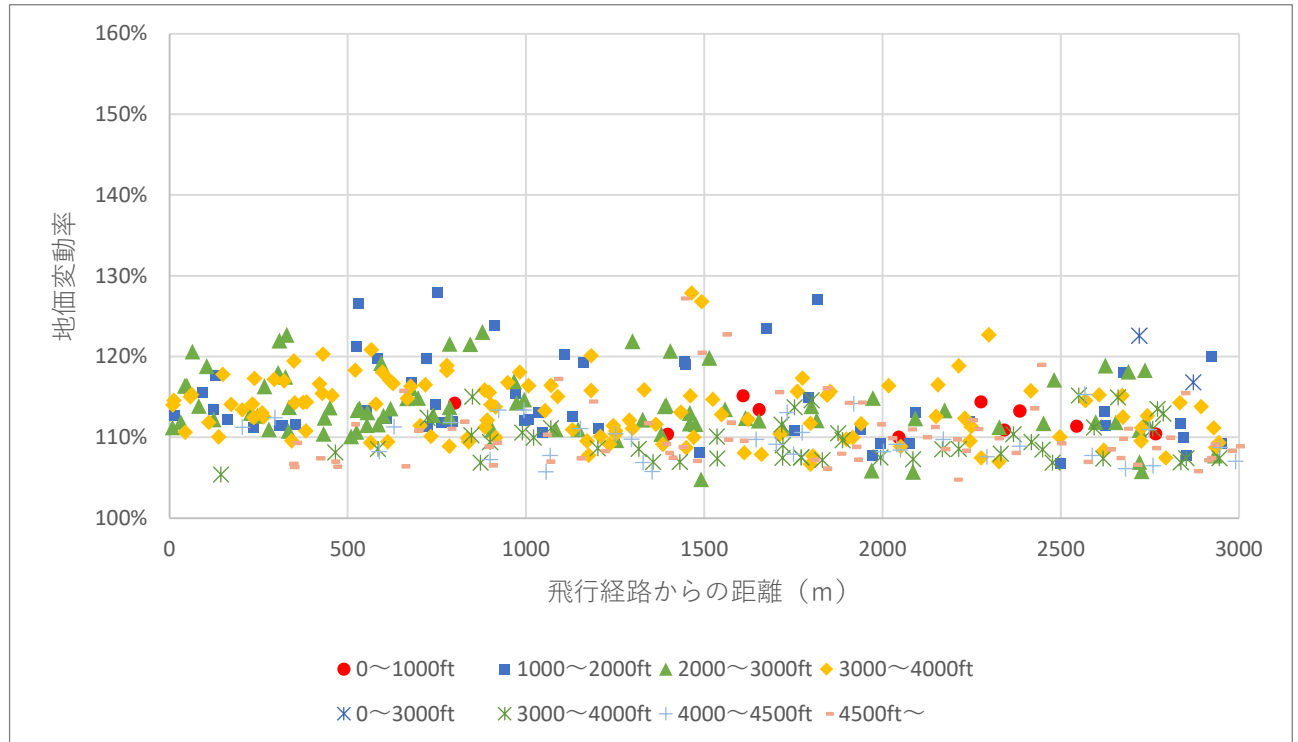
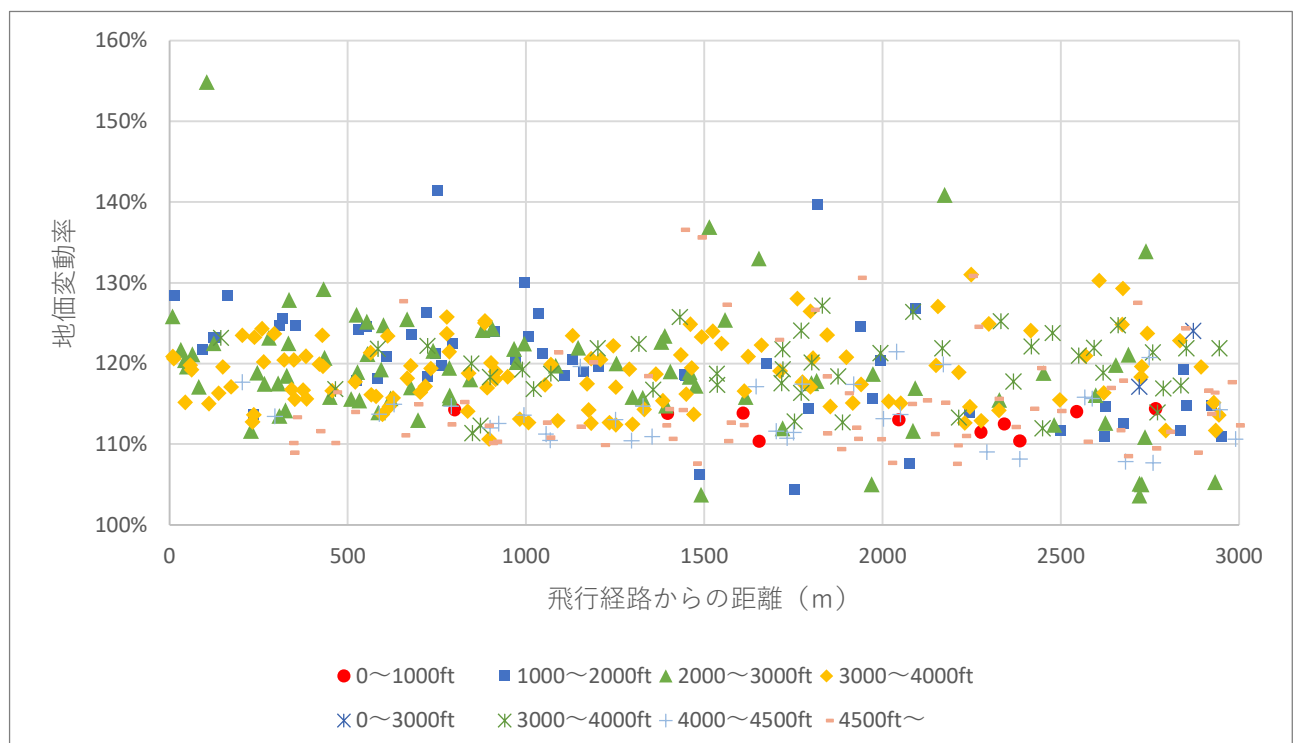


図 23 全ルート（住宅）（2016～2020 年）



全飛行経路の商業については両期間において 500m 以内の地点に地価変動率にバラツキがある。2020～2024 年は 2016～2020 年と比べて地価変動率の幅が狭まっているが、その他特段大きな傾向の変化は確認されない（2020～2024 年の期間において地価変動率が 100%を下回る地点については、11 ページ参照）。

図 24 全ルート（商業）（2020～2024 年）

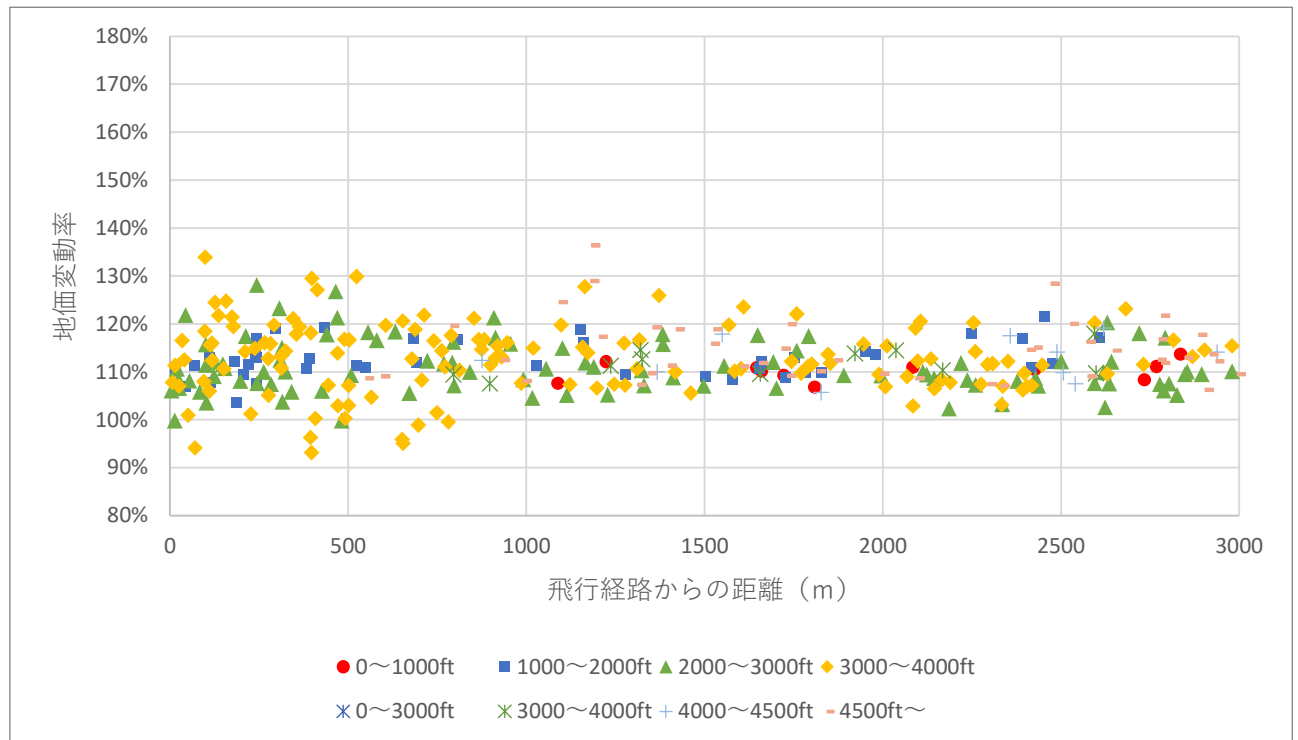
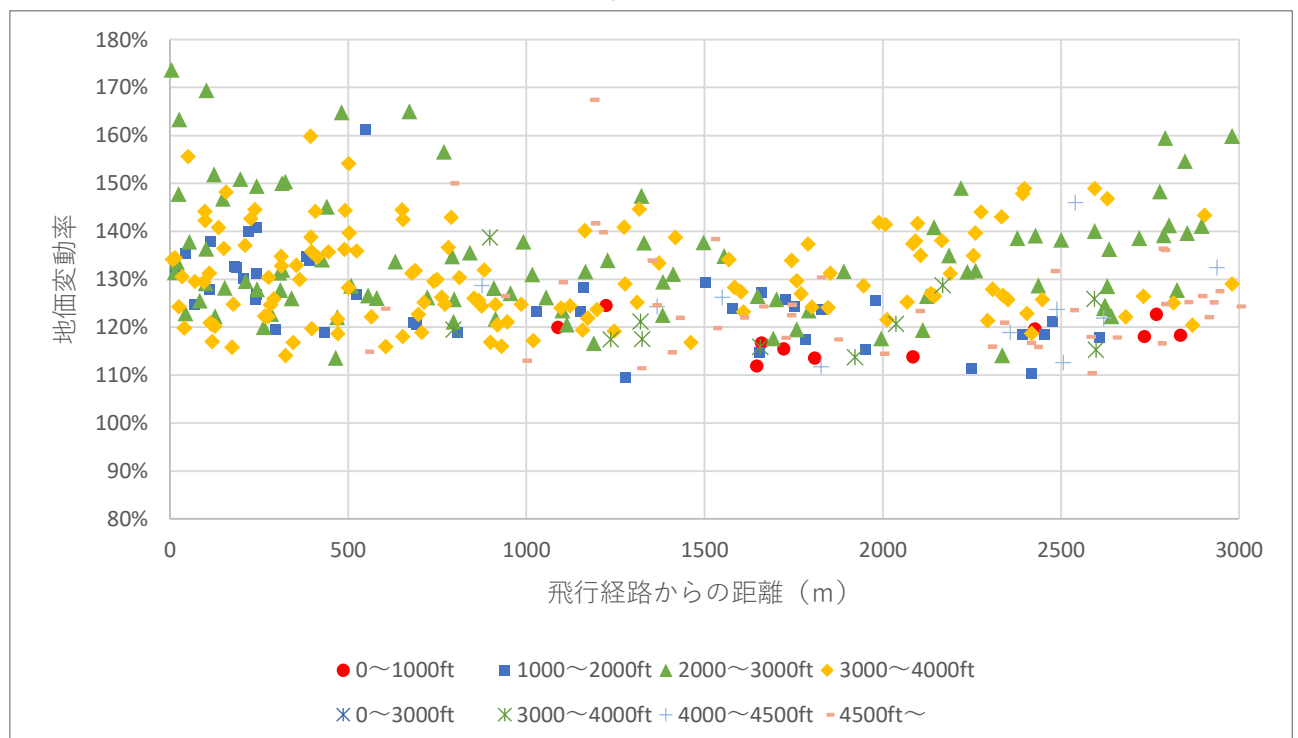


図 25 全ルート（商業）（2016～2020 年）



2) 影響範囲内外の地価変動率

影響範囲内外の地価変動率の新飛行経路運用前後（2016～2020 年、2020～2024 年）の傾向を示したのが図 26～図 31 である。

南風運用時 A 滑走路着陸ルートは、住宅・商業ともに 2016～2020 年と 2020 年～2024 年の影響範囲内外で地価変動率の關係に大きな変化は確認されない。

なお、住宅・商業の 1,000～2,000ft については、大崎・五反田の再開発事業等の進捗を背景に周辺地価公示等が 2016～2020 年は大きく上昇したことが影響し、2020～2024 年は影響範囲内の地価変動率が相対的に低下していると考えられる。

また、商業の 2,000～3,000ft は、渋谷等の再開発事業の進捗とインバウンド需要による消費拡大を背景に、周辺地価公示等の地価が 2016～2020 年に大きく上昇し、2020～2024 年は新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けて地価変動率が相対的に低下していると考えられる。

図 26 南風運用時 A 滑走路着陸ルート（住宅）

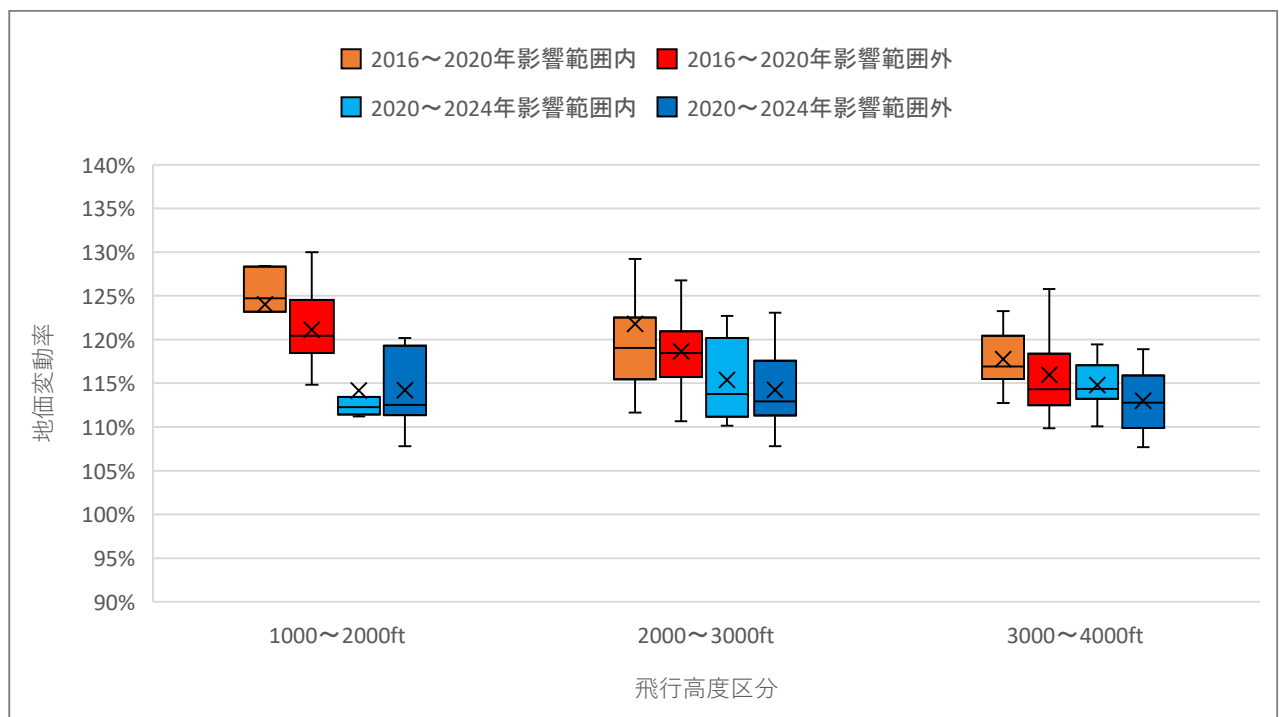
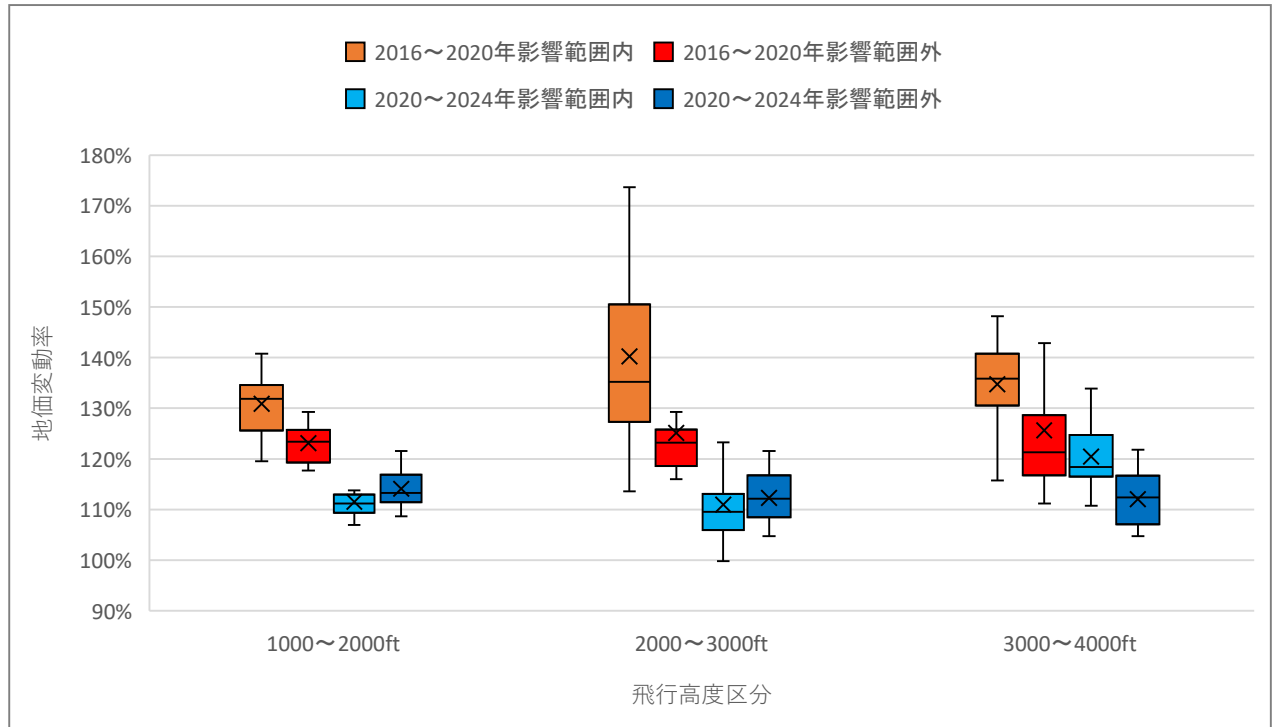


図 27 南風運用時 A 滑走路着陸ルート（商業）



南風運用時 C 滑走路着陸ルートは、住宅・商業ともに 2016~2020 年と 2020 年~2024 年の影響範囲内外で地価変動率の関係に大きな変化は確認されない。

図 28 南風運用時 C 滑走路着陸ルート（住宅）

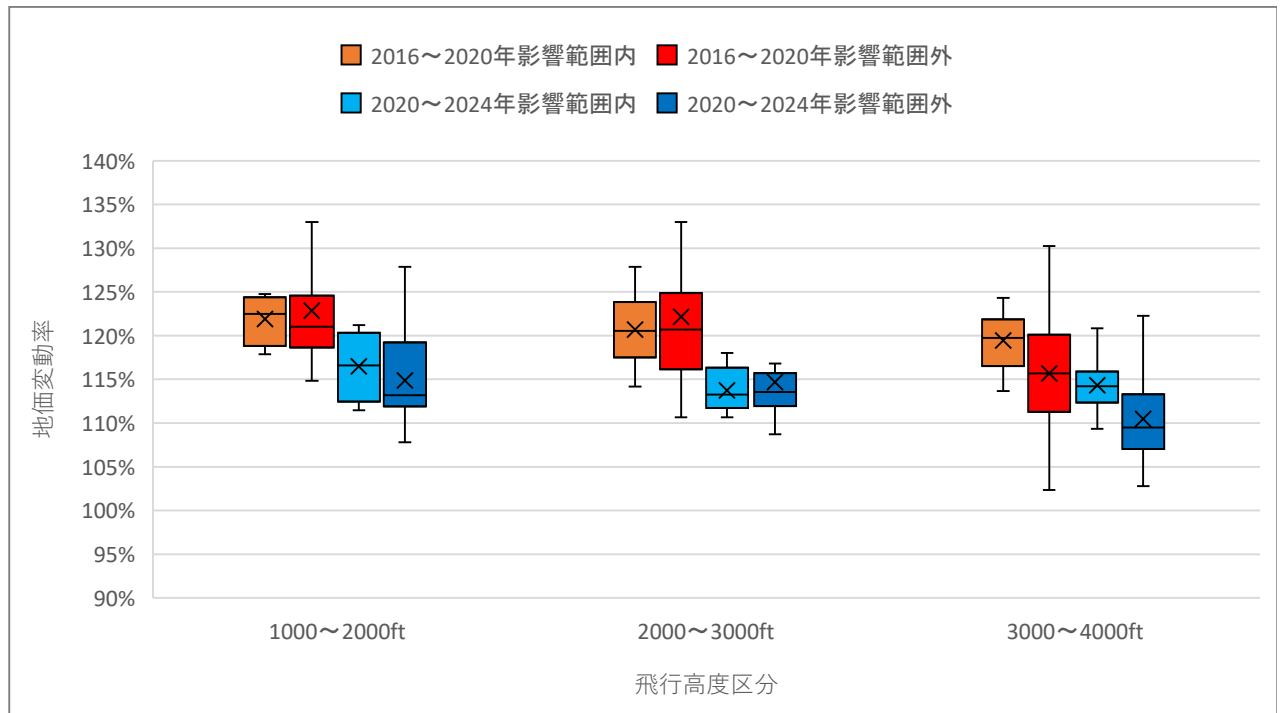
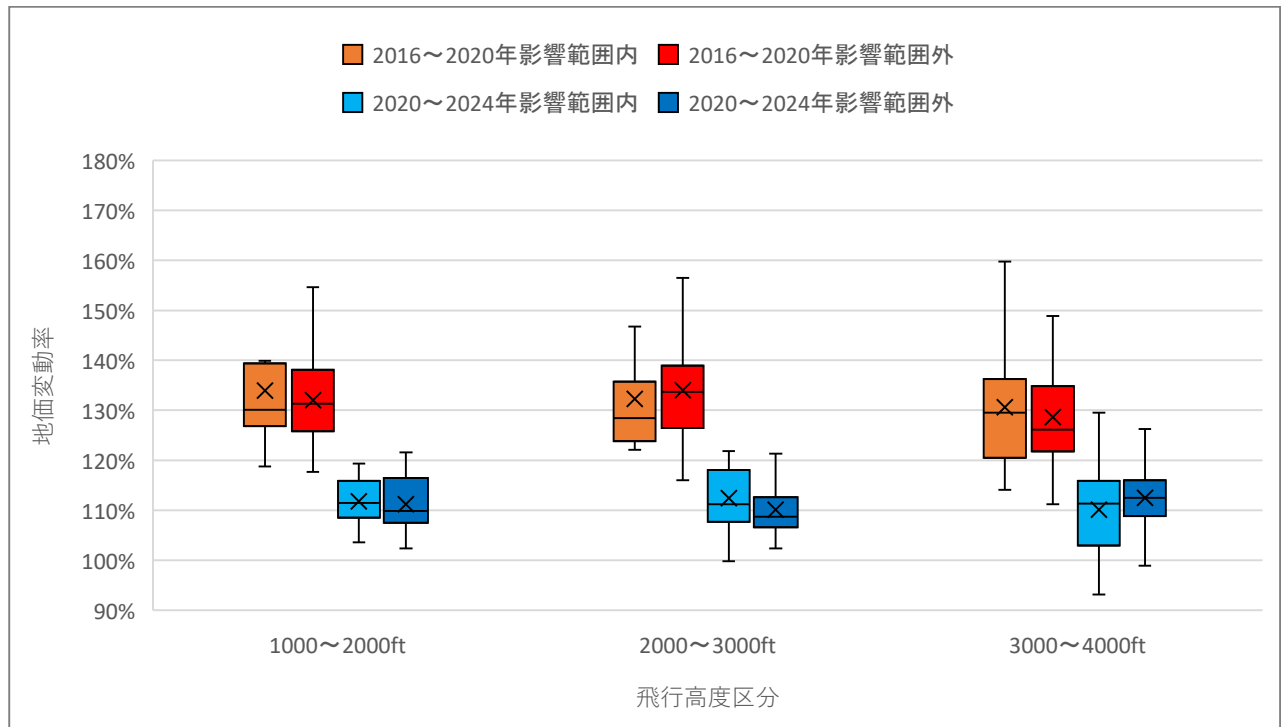


図 29 南風運用時 C 滑走路着陸ルート（商業）



南風運用時 B 滑走路西側離陸ルートにおいては影響範囲内に公示地等は存在しない。

北風運用時 C 滑走路北側離陸ルートの住宅においては 4,000～4,500ft、4,500ft～において影響範囲内外の地価変動率の関係に変化は確認されないが、3,000～4,000ft については影響範囲内の地価変動率が相対的に低下している。これは交通利便性がより重視され、水害リスクに対する意識が高まる近年において江戸川区葛西エリアの地価公示等が最寄り駅からやや離れ、また荒川に近接していることから相対的に地価変動率が低下したと考えられる。

商業については地価変動率の関係に大きな変化は確認されない。

図 30 北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（住宅）

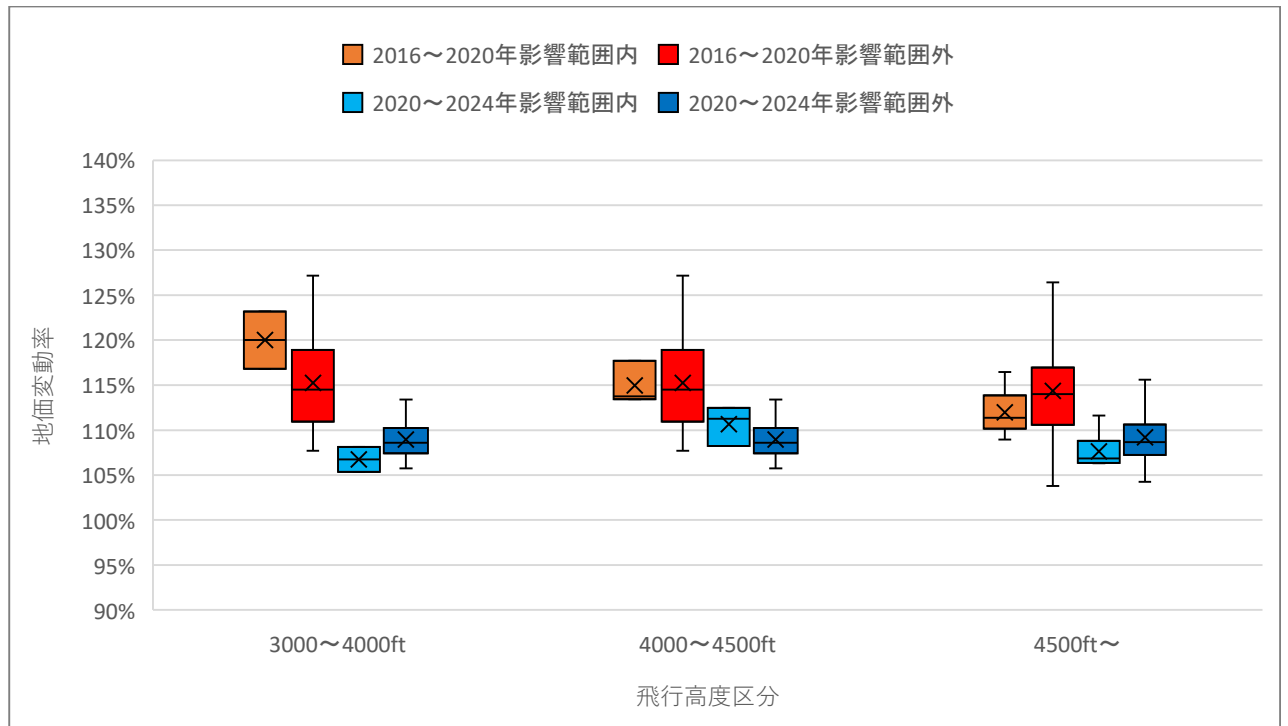
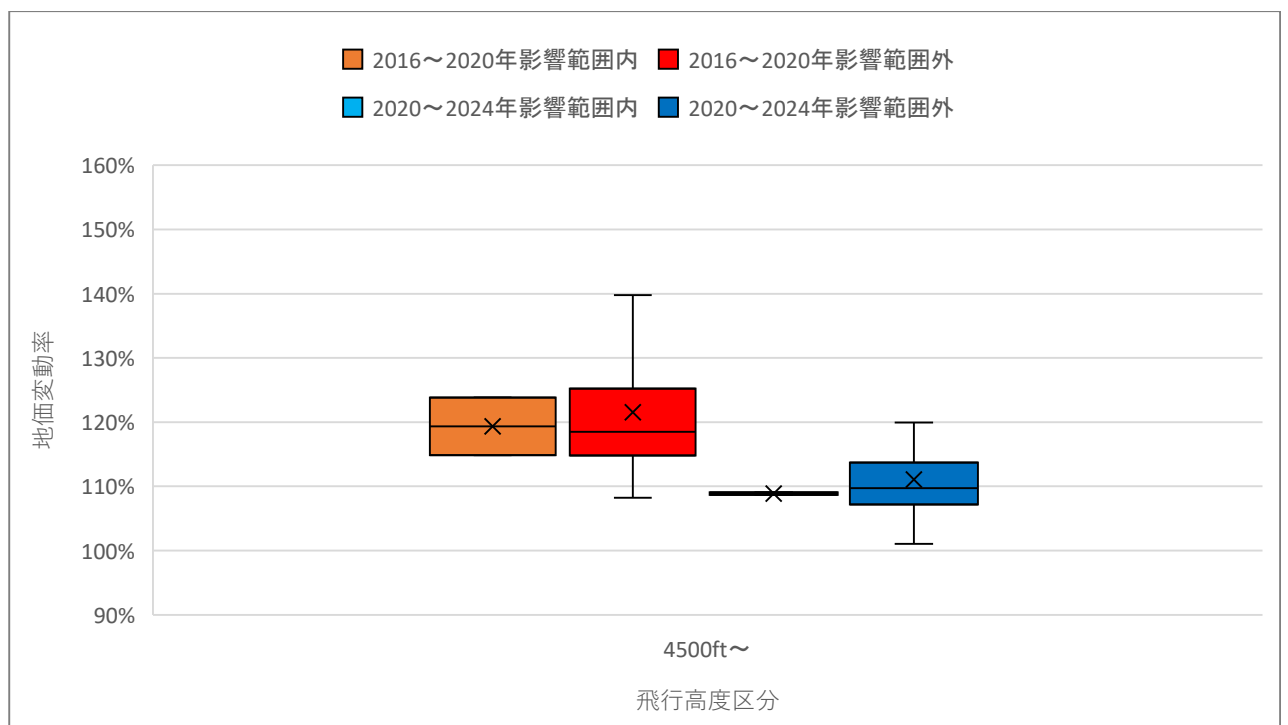


図 31 北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート（商業）



3) 個別事例調査

2020～2024 年の住宅の地価変動率の状況は図 32 のとおりである。

影響範囲内に係る地価変動率が特段低位であることは確認されない。町田市や多摩市等の周辺エリアにおいて地価変動率は低位である。

2016～2020 年の住宅の地価変動率の状況は図 33 のとおりである。都心部で地価変動率が高い。

2020～2024 年の商業の地価変動率の状況は図 34 のとおりである。新宿エリアで地価変動率が低位な地価公示等が確認される。これは新宿西口駅前再開発事業の進捗及び歌舞伎町一丁目地区開発事業の影響及び旺盛なインバウンド需要を受けて 2016～2020 年の地価変動率は大きく上昇したが、2020 年からの新型コロナウイルスの影響等を受けて相対的に地価変動率は低位になったものと考えられる。

2016～2020 年の商業の地価変動率の状況は図 35 のとおりである。都心部でも特にターミナル駅周辺で地価変動率が高い。

図 32 地価変動率（2020～2024 年）（住宅）

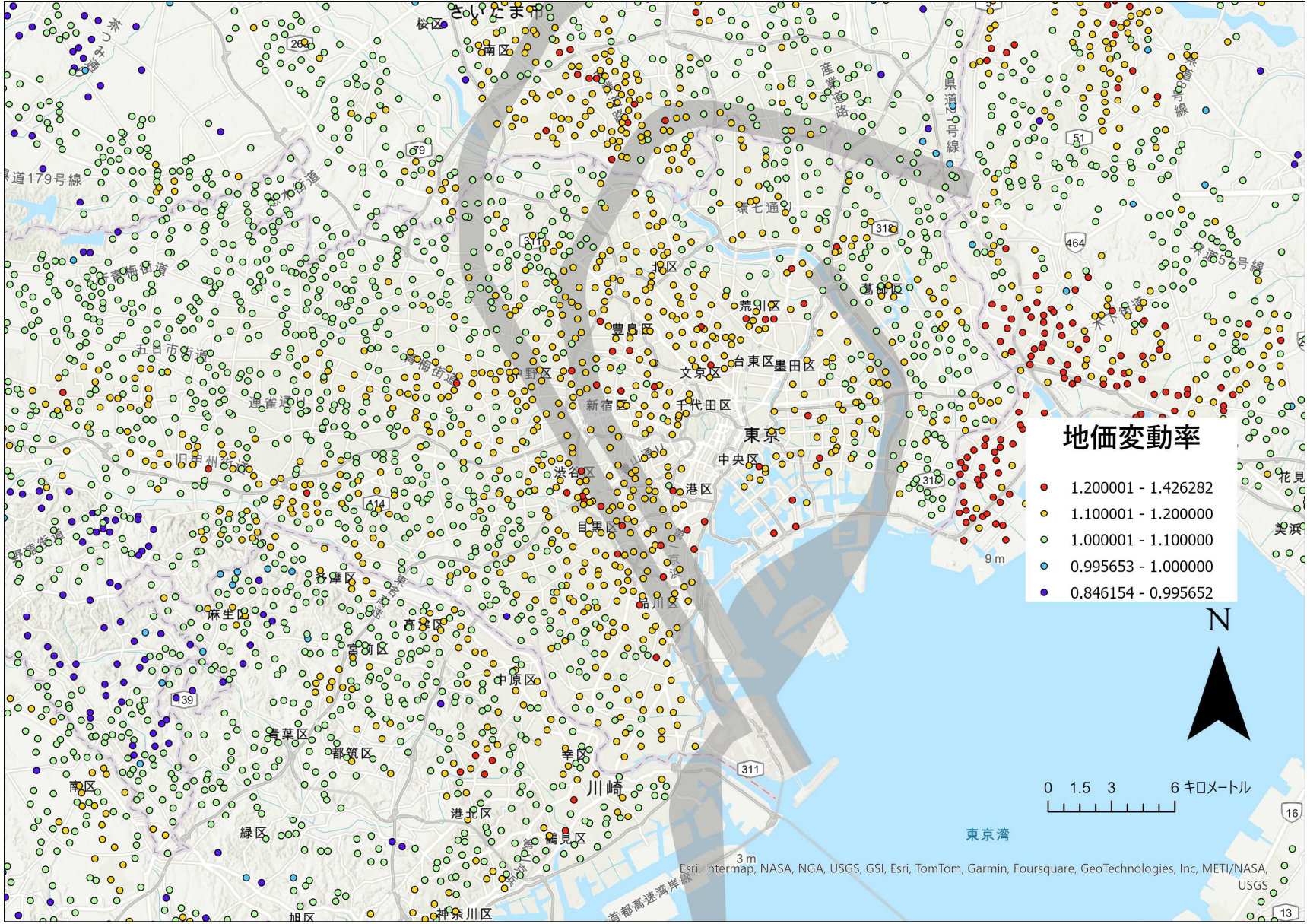


図 33 地価変動率（2016～2020 年）（住宅）

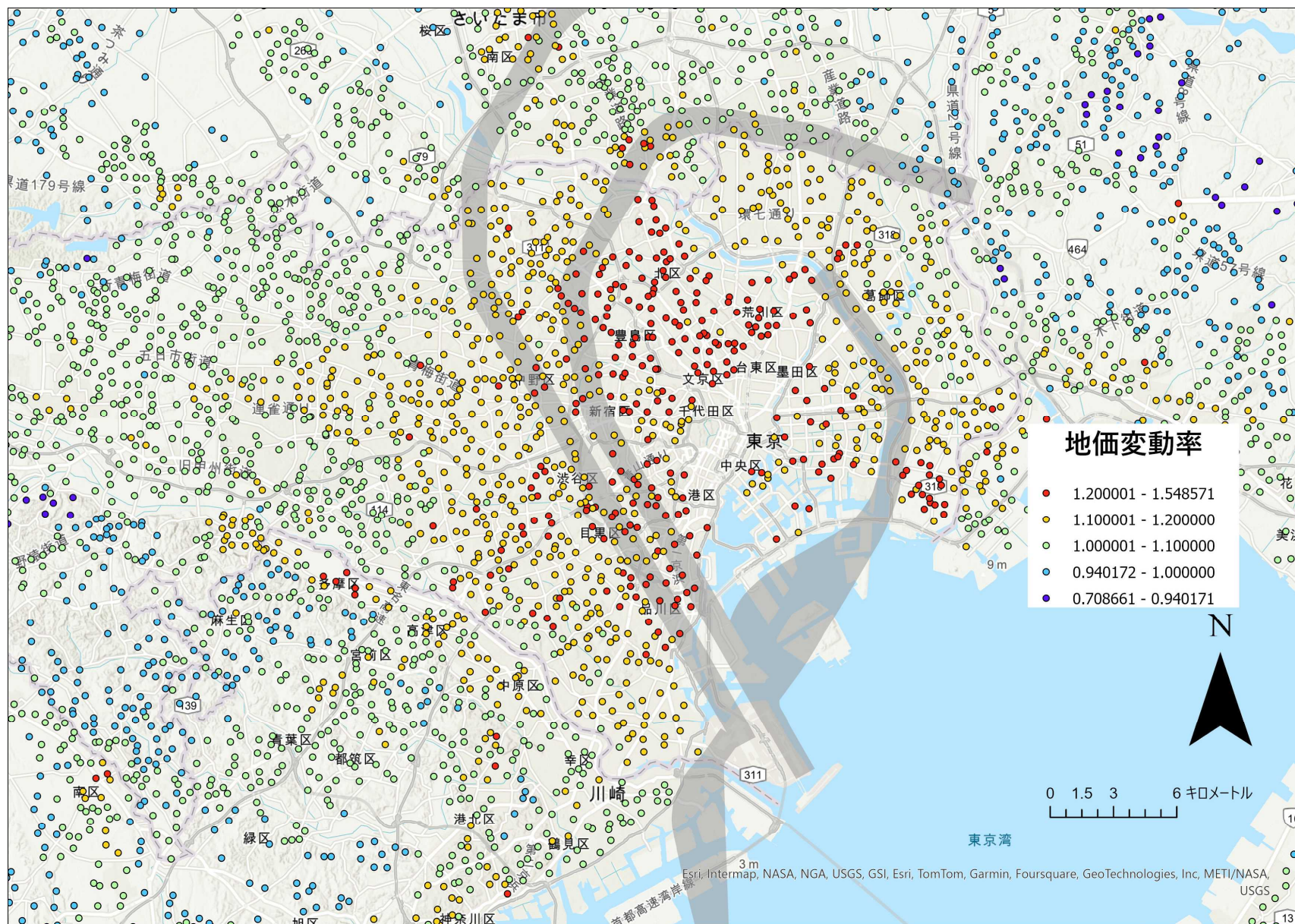


図 34 地価変動率（2020～2024 年）（商業）

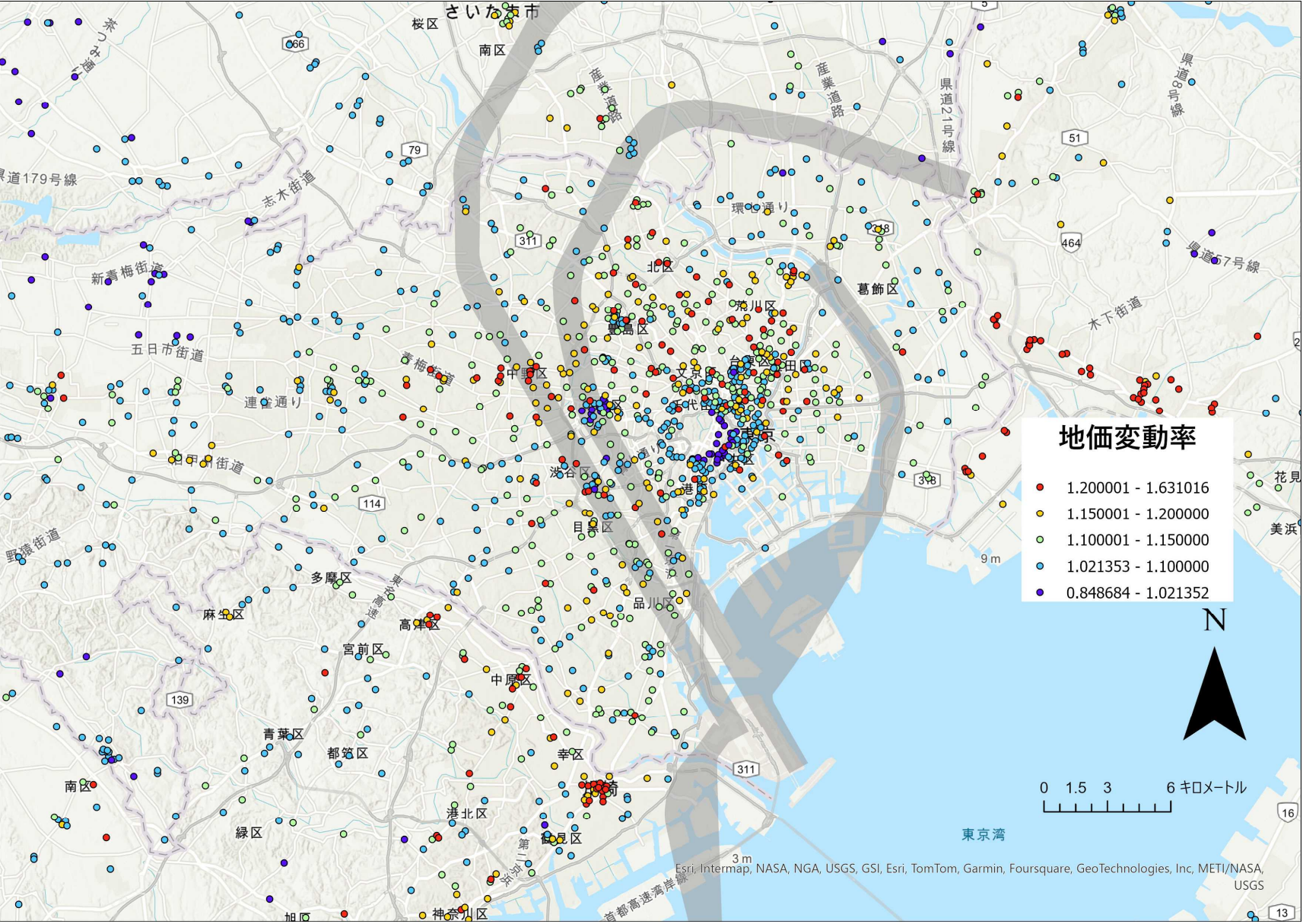
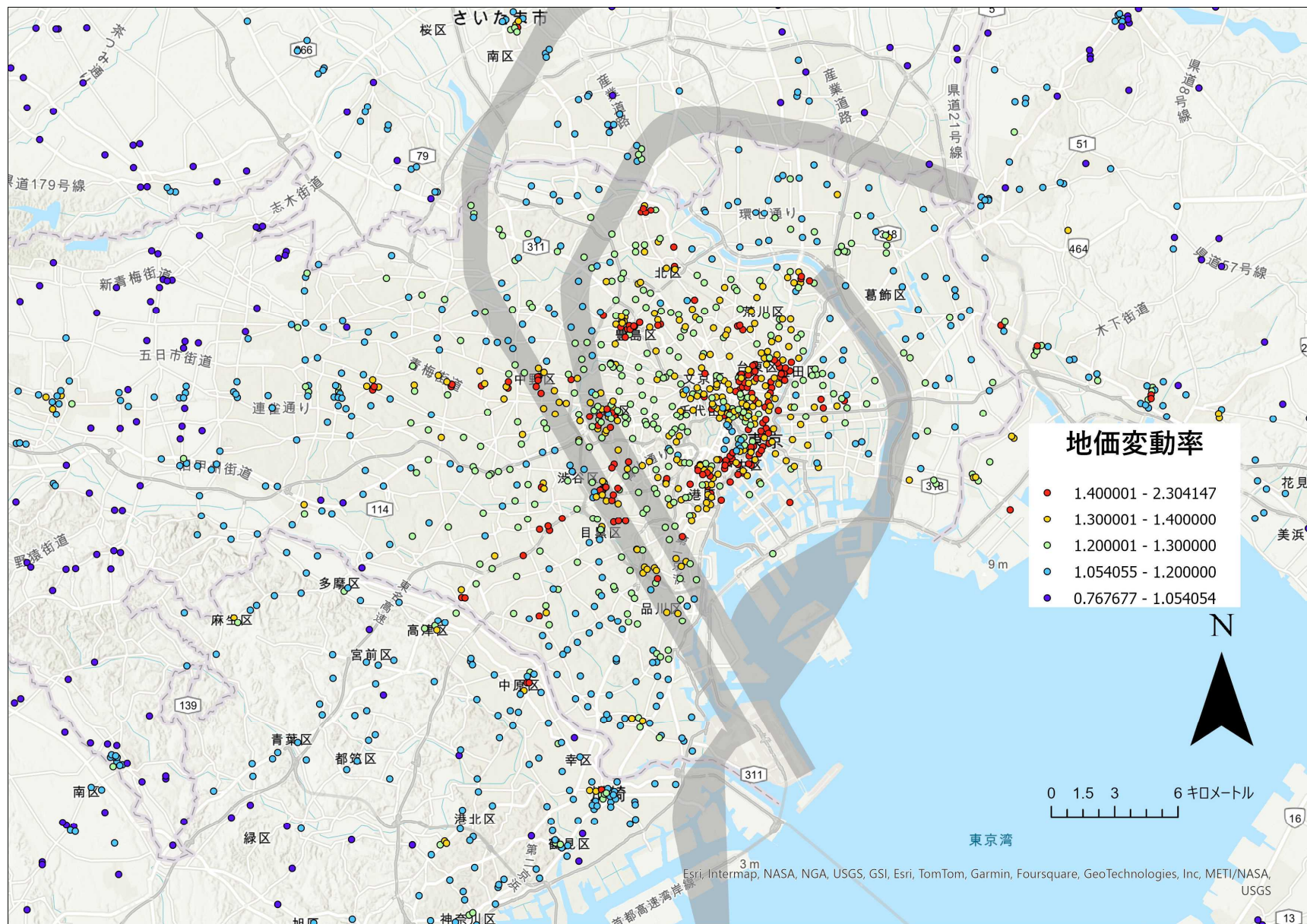


図 35 地価変動率（2016～2020 年）（商業）



5. 新飛行経路運用に伴う影響の有無の把握

飛行経路から 10km 以内に存する全公示地等に係るタイムシリーズデータとクロスセクションデータを合わせたデータを利用してパネルデータ分析（個体及び時間に依存する特有な影響を考慮した重回帰分析手法）を行った。

1) 全飛行経路・全高度区分分析

全飛行経路及び全高度区分をまとめて分析した結果の決定係数は 0.8 を超えており精度は高い。

全飛行経路（南風運用時 A 滑走路着陸ルート、南風運用時 C 滑走路着陸ルート、北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート、南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート）下の影響範囲内の地点は地価に有意にプラスに影響している。

表 1 パネルデータ分析結果

重相関係数	0.9220
決定係数	0.8501
自由度修正済み決定係数	0.8312
サンプル数	15858

項目	係数	標準誤差	t値	p値	判定
市区町村別人口	0.4747	0.0234	20.2904	0.0000	***
市区町村別高額年収世帯数	0.0913	0.0068	13.3965	0.0000	***
老年化指数	-0.0302	0.0031	-9.8027	0.0000	***
全飛行経路影響範囲内DM	0.0263	0.0025	10.6171	0.0000	***
飛行経路5km範囲内DM	0.0210	0.0016	13.3844	0.0000	***
2017年DM	0.0303	0.0014	20.9488	0.0000	***
2018年DM	0.0690	0.0015	44.7372	0.0000	***
2019年DM	0.1144	0.0018	64.5920	0.0000	***
2020年DM	0.1562	0.0022	69.9140	0.0000	***
2021年DM	0.1212	0.0025	47.6927	0.0000	***
2022年DM	0.1323	0.0028	46.8486	0.0000	***
2023年DM	0.1628	0.0032	50.7665	0.0000	***
2024年DM	0.2203	0.0036	60.8503	0.0000	***

(注1) 目的変数は 2016～2024 年の地価。以下同じ。

(注2) 高額年収は 1000 万円以上（住宅・土地統計調査）。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）。以下同じ。

(注3) 目的変数、市区町村別人口、市区町村別高額年収世帯数、老年化指数について対数変換を行った。以下同じ。

(注4) 全飛行経路影響範囲内、飛行経路 5km 範囲内については 2021 年からダミー変数として設定。

(注5) 南風運用時 B 滑走路西側離陸ルートの影響範囲内については飛行経路から 1km 範囲内とした。以下同じ。

(注6) *** : $p < 0.001$ 、** : $p < 0.01$ 、* : $p < 0.05$ 、. : $p < 0.1$ 。以下同じ。

2) 全飛行経路・高度区分別分析

全飛行経路、高度区分別に分析した結果の決定係数は 0.8 を超えており精度は高い。

全飛行経路（南風運用時 A 滑走路着陸ルート、南風運用時 C 滑走路着陸ルート、北風運用時 C 滑走路北側離陸ルート、南風運用時 B 滑走路西側離陸ルート）下において、高度 0～1,000ft、高度 1,000～2,000ft、高度 2,000～3,000ft、高度 3,000～4,000ft、高度 4,000～4,500ft ではそれぞれプラスに影響し、高度 4,500ft～ではマイナスに影響している。

なお、高度 0～1,000ft、高度 4,000～4,500ft、高度 4,500ft～の影響は p 値の大きさから統計的に有意とはいえない。

表 2 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	***

(注1) 高度 0～1000ftDM、高度 1000～2000ftDM、高度 2000～3000ftDM、高度 3000～4000ftDM、高度 4000～4500ftDM、高度 4500ft～DM は 2021 年からダミー変数として設定。

6. 結論

4. 公示地等による地価変動率の算出からは、住宅地については都心部で最寄り駅から近く、生活利便性の高い住宅立地に優れている地点や再開発事業が進捗した地点ほど 2016～2020 年の期間中の上昇幅が大きく、2020～2024 年の期間は新型コロナウイルス感染症の影響から住宅市況が低迷したため 2016～2020 年ほど上昇していない。

また郊外の住宅地については、2016～2020 年の期間はそれほど地価は上昇していなかったが、2020 年前後から新型コロナウイルス感染症の影響等から郊外部での住宅需要が強まり上昇している傾向が確認された。

商業についても同様であり、都心部で最寄り駅から近く、店舗が集積し、繁華性の高い商業立地に優れている地点や再開発事業が進捗した地点、インバウンド需要の影響を強く受けた地点ほど 2016～2020 年の期間中の上昇幅は大きく、2020～2024 年の期間は新型コロナウイルス感染症の影響を強く受け上昇幅は小さくなる傾向が確認された。

5. 新飛行経路運用に伴う影響の有無の把握からは、全飛行経路を対象とする場合は地価にはプラスの影響が確認された。また、高度区分を対象とする場合は低高度区分でプラスの影響が確認されたものの一部の高度区分で統計的に有意とはいえず、高高度区分において地価にマイナスの影響が確認されたものの統計的に有意とはいえない結果となった。

また、飛行経路から 5km 範囲内は 5～10km 範囲内より両分析で地価にはプラスの影響が確認された。

以上のとおり、飛行経路下であり、かつ高度が低いほど、また飛行経路から近いほど地価にマイナスの影響があることは本分析結果からは確認されなかった。

したがって、新飛行経路運用に伴う不動産価格への影響は特段確認されなかった。

以 上