

(お知らせ)

令和元年 7 月 25 日

外務省・防衛省

日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での
合衆国軍用航空機事故に関するガイドラインの改正について

- 1 本 25 日、日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での合衆国軍用航空機事故に関するガイドライン（平成 17 年（2005 年）4 月 1 日合意、発表）の改正について日米間で合意しましたので、お知らせいたします。
- 2 本改正は、日本国内の米軍施設・区域外における米軍機による事故が発生した場合に日米両政府がとる政策及び手続を一層改善するものであり、これにより、日米両政府は今後の米軍機の事故に、より効果的、迅速かつ的確に対応することが可能となります。
- 3 主な変更点は、以下の 4 点です。
 - ・ 迅速かつ早期な内周規制線内（制限区域内）への立入りが明確になり、有害物質の観測を含む事故現場における影響の軽減、航空機事故調査、又は請求調査に関連した日米両政府責任者が優先的に行う。
 - ・ 米軍から日本当局に対して、特に、有害物質に関わる情報を事故後迅速に提供。
 - ・ 残骸の除去に当たって、日本側の財産に重大な影響を与える可能性がある場合の米軍と土地所有者との調整は、地方防衛局を通じて行う。
 - ・ 日米の当局又は地元当局が環境調査を行った際には、その結果を日米合同委員会の枠組みで共有する。

リンク：

- ・ 日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での合衆国軍用航空機事故に関するガイドライン（改正版）仮訳
- ・ 日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での合衆国軍用航空機事故に関するガイドライン（改正版）英語版
- ・ 新旧対照表（仮訳）（英語版）

(仮 訳)

日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での 合衆国軍用航空機事故に関するガイドライン

平成 17 年 4 月 1 日：策定

令和元年 7 月 25 日：改正

1. 目 的

日本国内で、合衆国軍隊が使用する施設・区域（以下「米軍施設・区域」という。）の外において航空機が墜落し又は着陸を余儀なくされた際に適用される方針及び手続を定めることを目的とする。

2. 適用範囲

本ガイドラインは、日本国政府及び都道府県その他の地方当局の全ての機関及び職員に適用される。本ガイドラインは、米軍施設・区域の全ての合衆国軍隊部隊並びに日米地位協定第 1 条及び第 14 条に規定する全ての者に適用される。本ガイドラインは、米軍施設・区域外での合衆国軍用航空機事故の調査に関する管轄権又は責任に係る既存の日米合同委員会合意に影響を与えない。

3. 一般の方針

航空機は、意図した目的地以外の場所に着陸せざるを得ない場合がある。このような場合、特に、航空機が墜落した場合又は負傷者を伴う場合には、すべての関係する機関が、関連の規則と役割を理解していることが必要である。被害者の救助に関する地方の機関又は当局の間では、相互の緊密な連携及び調整が不可欠である。合衆国軍用航空機が着陸を余儀なくされた場合には、本ガイドラインの 4(1)に規定する日本国の当局への通報が行われるとともに、時宜により本ガイドラインに規定する他の必要な手続がとられる。

(1) 合衆国軍用航空機が日本国内で米軍施設・区域の外にある公有又は私有の財産に墜落し又は着陸を余儀なくされた場合には、合衆国軍隊の然るべき代表者は、必要な救助・復旧作業を行う又は合衆国財産を保護するために、日本国政府の職員又は他の権限ある者からの事前の承認なくして、当該公有又は私有の財産に立ち入ることが許される。ただし、当該財産に対し不必要な損害を与えないよう最善の努力が払われなければならない。日本国政府の当局及び合衆国軍隊の当局は、墜落現場又は余儀なくされた着

陸の現場において、許可のない者が事故現場の至近に立ち入ることを制限するため、共同して必要な規制を行う。

(2) 合衆国軍用航空機が日本国内で米軍施設・区域の外にある公有又は私有の財産に墜落し又は着陸を余儀なくされた場合において、事故現場を行政上管轄する地方当局は、救助、応急医療、避難、消火及び警察の業務を含む必要な業務を適宜行う。

4. 手続

(1) 通 報

現地レベルでは、日米間の双方向の通報制度が活用され、これによって、米軍施設・区域と、地方防衛局、警察及び消防、並びに日本国政府の管轄権の下にある水域の場合には海上保安庁との間で、米軍施設・区域外での航空機の墜落又は余儀なくされた着陸に関する緊急情報を交換することが可能となる。日本国政府の当局及び合衆国軍隊の当局は、連絡担当者の電話番号を含む関連情報を定期的に更新することによって、通報の実効性の確保に努める。事故への対応に関係する場合は、次の情報が判明し次第提供される。

(i) 航空機の種類及び乗員数

(ii) 事故の場所（詳細な情報がしばしば現地の住民から提供される。）

(iii) 搭載燃料の概算量

(iv) 救助及び消火活動を阻害し得る危険な搭載物又は兵器の量及び種類に関する情報（特に、有害物質に係る情報は、事故発生後、可能な限り速やかに日本国の当局に提供される。）

(v) 被害者の数、国籍及び状態

(vi) 必要に応じ、救助・復旧活動を行うために不可欠なその他の緊急情報

(2) 航空機が米軍施設・区域の外に着陸した場合、責任を有する職員は以下のとおりである。

(i) 日本国政府

警察業務について、現地警察署長若しくは現地警察署長に指名された代理、又は日本国政府の管轄権の下にある水域の場合には海上保安庁の代表者。消火及び救助活動について、現地消防本部の消防長若しくは消防長に指名された代理、又は日本国政府の管轄権の下にある水域の場合には海上保安庁の代表者。

(ii) 合衆国軍隊

以下の者のうち、現地への到着順とする。

(a) 墜落機又は着陸を余儀なくされた航空機に搭乗していた指揮官又は幹部であって、職務の遂行が不能となっていない者。

(b) 緊急対応を担当する合衆国軍隊の要員又は米側の消防幹部（初動の現場指揮官として指名された場合）

(c) 初動の対応が終了し、調査チームが組織された後には、合衆国軍隊航空機事故調査官

(3) それぞれの責任を有する職員は、他方の国の責任を有する職員に対し、可能な限り早い時点で、自らの身分を知らせる。

(4) 救助活動

乗務員、乗客及び地上で負傷した人の救助が最重要であることから、日本国政府及び合衆国軍隊の責任を有する職員は、医療要員並びに消防及び救助の装備及び要員が事故現場に直ちに立ち入ることを許可する。

(5) 事故現場への立入制限

立入りが制限されるべき事故現場の区域及び立入制限の期間に関して、日本国政府及び合衆国軍隊の責任を有する職員の間で、共通の理解に到達する。このような共通の決定に至るに当たっては、次の要件が考慮される。

(i) 死傷者の移送

(ii) 消防その他の安全のためにとられる措置

(iii) 二次災害をもたらす有害物質の確認、及び、当該物質が存在する場合には、観測を円滑にし、汚染の拡大を防止するための汚染管理能力の確立

(iv) 機密の装備又は資材に係る機密漏洩防止

(v) 航空機事故調査及び請求調査のための証拠保全

(vi) 見物人等の整理

(vii) 合衆国の財産及び他の公有又は私有の財産の保護の確保

(viii) 公衆及び合衆国軍隊の利益に最大限かなうこと

(ix) 上記(ii)、(v)及び(vii)の要件が満たされた後、可能な限り早期に残骸を撤去すること。機体の残骸の除去がその下にある財産の状態に重大かつ悪い影響を与える可能性がある場合には、合衆国軍隊は、状況により他の対応が必要な場合を除き、地方防衛局経由で土地所有者と調整を行う。

(x) 状況を考慮しつつ、また、常識的な原則を用いて、事故現場を可能な限り小さく設定し、かつ、制限の期間を可能な限り短くすること

(6) 事故現場の立入規制

最初に救助に対応する組織は、当初、現場への立入規制を行い、救助及び消火活動と両立可能な範囲で、事故調査チームが任務を果たすことが可能となるよう事故現場の保全を行う。現場管理・立入規制は、通常二つの規制線を伴う。第一は、安全性の観点から立ち入るべきではない距離に従って決定

される、事故現場至近周辺の「内周規制線」であり、第二は、見物人の安全を確保し、かつ、円滑な交通の流れを促進するために設けられる「外周規制線」である（内周規制線の内側の区域を制限区域、外周規制線の内側の区域を規制区域という。）。日本国の法執行当局は、現場に到着次第、外周規制線を設定し、立入規制の責任を負う。内周規制線には、特別の場合を除き、日米共同で人員が配置される。内周規制線の制限区域への立入りは、合衆国及び日本国の責任を有する職員の相互の同意に基づき行われる。合衆国側は、全ての残骸、部分品、部品及び残渣物に対して、管理を保持し、資格を有する者のみに合衆国の機密の装備又は資材へのアクセスが付与されることを確保する責任を有する。

(イ) 内周規制線には、制限区域への立入りを取り扱うため、立入規制点

(Entry Control Point ; 以下「ECP」という。) が一カ所設けられる。その他の地点からの制限区域への立入りは認められない。内周規制線に配置されるすべての人員は、ECP の場所につき説明を受け、ECP 以外の地点で立入りを要請してきた者に対し、ECP に赴きそれぞれ日本国政府又は合衆国の責任を有する職員と連絡をとるよう案内する。日本国政府及び合衆国の責任を有する職員は、ECP に配置され、立入要請の処理及び調整を行う。立入規制の責任については以下のとおりとする。

(ロ) 合衆国及び日本国の当局は、上記 4. (6) に従って、立入規制の任務の遂行に当たって緊密に調整する。一般的に、内周規制線／制限区域への立入りは、立入りを明らかに必要とし、責任を有する者に限定される。上記 4. (5) で記載された要件に関連して迅速かつ早期の立入りが行われ、有害物質の観測を含む事故現場における影響の軽減、航空機事故調査、又は請求調査に関連した責任を有する合衆国政府と日本政府の確認された代表者が優先される。

合衆国軍隊関係者以外の者の立入許可のための要請は、日本国の責任を有する職員又はその代理に付託され、合衆国軍隊関係者による要請は、合衆国の責任を有する職員又はその代理に付託される。立入りを要請する日本国又は合衆国の者は、可能な場合には、その者の属する国の政府の職員から当該要請の諾否を通知される。

(ハ) 現場警備のため配属される合衆国軍隊の要員は、制限区域の範囲、見物人等への対応に当たっての外交的配慮と臨機応変な対応の必要性、立入要請を行う合衆国軍隊関係者が要請を付託すべき合衆国軍隊の職員の氏名及び配置場所、並びに立入要請を行う合衆国軍隊関係者以外の者が要請を付託すべき日本国政府の職員の氏名及び配置場所について、徹底した説明を受ける。この説明においては、日本国政府の当局が合衆国軍隊関係者以外のすべての者を規制する責任を有すること、及びそのような日本国政府の職員を通じて業務を行うことの重要性が強調される。

(ニ) 合衆国の当局，日本国政府の当局，又は地方当局が環境調査を実施する場合，その結果は日米合同委員会の枠組みにおいて，合衆国政府と日本国政府の間で共有される。

(7) 見物人等の整理

(イ) 日本国の警察又は海上保安庁の職員は、事故現場又はその近傍にいる見物人等を整理する。これらの日本国政府の当局が到着するまでの間は、合衆国軍隊の要員が、その権限の範囲内で、当該見物人等を整理することができる。

(ロ) 日本国の警察又は海上保安庁の職員がいる場合、合衆国軍隊の要員は、要請があるときは、見物人等の整理につき、これらの日本国政府の職員を支援することができる。

(ハ) 合衆国の当局から日本国の当局に対して写真が撮影されないよう要請がある場合は、日本国の当局は、現場の写真撮影（ビデオ撮影を含む）を行おうとする報道関係者その他の者に対し事情の説明を行った上で、いかなる強制手段も用いることなく（ただし、日本国の法律によって認められる場合は、この限りでない。）、撮影の中止に係る合衆国の当局の要請を伝達する。

5. 広報

報道関係者と政府職員との間の効果的な連絡を確立することは、これらの種類の事故の際に極めて重要である。日本国政府及び合衆国の責任を有する職員は、記者説明、対外公表等の実施に当たって調整する。この調整には、取材場所や共同情報掲示板の設定その他同様の活動が含まれ得る。

6. 訓練及び会合

合衆国及び日本国の関係する当局及び人員は、事故の際に迅速かつ的確に本ガイドラインを実施するため、定期的に訓練を行う。合衆国及び日本国の関係する当局及び人員は、相互の連絡を保つため、少なくとも年一回会合を持つ。詳細は現地レベルで調整される。

(丁)

Guidelines Regarding Off-Base US Military Aircraft Accidents in Japan

1. Purpose: To promulgate policies and procedures applicable where aircraft crash or are forced to land in Japan outside of facilities or areas in use by the United States (US) armed forces (US facilities or areas).

2. Scope: These Guidelines are applicable to all agencies and personnel of the Government of Japan (GOJ), and of prefectural and other local authorities. These Guidelines are applicable to all US units at US facilities or areas and all personnel described in Article I and Article XIV of the US-Japan SOFA. These Guidelines do not affect existing bilateral Joint Committee agreements on jurisdiction or on responsibilities for investigations of off-base US military aircraft accidents.

3. General Policy: Aircraft are occasionally forced to land at areas other than their intended destination. When such landings occur, it is necessary for all affected agencies to understand the relevant rules and roles, especially if the aircraft has crashed or if there are injuries involved. Mutual close liaison and coordination is essential among local agencies or authorities related to relief of the victims. In case of forced landings by the US military aircraft, notification to the Japanese authorities in sub-paragraph 4.a. of these Guidelines will be provided and other necessary procedures in these Guidelines will be taken as appropriate.

a. Where US military aircraft crash or are forced to land in Japan on public or private property outside of US facilities or areas, appropriate representatives of the US armed forces will be permitted to enter such property without prior authorization from GOJ officials or other persons in authority, in order to perform necessary rescue/recovery services and/or to secure US property, provided that every effort shall be made to avoid unnecessary damage to such private and public property. Authorities of the GOJ and of the US armed forces will exercise necessary joint control over such crash or forced landing sites to restrict unauthorized persons from the immediate vicinity of the accident site.

b. Where US military aircraft crash or are forced to land in Japan on public or private property outside of US facilities or areas, the local authorities having administrative jurisdiction over the area of the accident will provide necessary services, including rescue, first aid, evacuation, firefighting and police services, as appropriate.

4. Procedures:

a. Notification: At the local level, a two-way notification system will be utilized between the US and Japan that enables the US facilities or areas, Regional Defense Bureaus (RDBs), Police and Fire Departments and Japan Coast Guard in waters under the jurisdiction of the GOJ to exchange emergency information concerning an off-base aircraft crash or forced landing. The authorities of the GOJ and the US armed forces will make efforts to ensure the effectiveness of notification by regularly updating relevant information, including phone numbers of points of contact. The following information will be provided as soon as it becomes known, if relevant to the response.

(1) Type of aircraft to include number of personnel onboard;

(2) Location of the accident (precise information is frequently provided from local civilian sources);

(3) The approximate amount of fuel onboard the aircraft;

(4) Information concerning the amount and type of dangerous cargo or armament that could hinder rescue and firefighting operations (In particular, information on hazardous materials will be provided to Japanese authorities as soon as possible after an accident.);

(5) The number, nationality and condition of casualties; and,

(6) Other emergency information essential to effect rescue and recovery operations as requirements develop.

b. When an aircraft is down off-base, the responsible officials will be as follows:

(1) GOJ. Regarding police services, the local chief of police or his or her designated representative, or a representative of the Japan Coast Guard in waters under the jurisdiction of the GOJ. Regarding fire-fighting and rescue operations, the local chief of fire department or his or her designated representative, or a representative of the Japan Coast Guard in waters under the jurisdiction of the GOJ.

(2) US armed forces. The following individuals in order of their arrival at the scene:

(a) The aircraft commander or senior person who was on board the downed aircraft and who has not been incapacitated.

(b) The US armed forces person in charge of the US response contingent or the senior fire official on the US side if designated as the initial on-scene commander.

(c) After initial response actions have been completed, and an investigation team formed, the US armed forces aircraft accident investigator.

c. Each responsible official will identify him/herself as such to the other country's responsible official at the earliest possible moment.

d. Rescue Operations. The rescue of the aircrew, passengers, and people injured on the ground being of first importance, GOJ and US armed forces responsible officials will permit medical attendants as well as fire-fighting and rescue equipment and personnel to proceed immediately to the scene of the accident.

e. Restricting access to accident site. A joint understanding will be reached between the responsible GOJ and US armed forces officials as to the area of the accident site

to which entry is to be restricted and the period of such restriction. The following requirements will be considered in arriving at these joint decisions.

(1) Removal of persons injured or killed.

(2) Fire-fighting and other actions taken in the interest of safety.

(3) Identifying secondary hazardous material and, if present, establishing contamination control capability to facilitate observation and prevention of the spread of contamination.

(4) Preventing the compromise of any classified equipment or material.

(5) Preserving evidence for aircraft accident investigations and claims investigation.

(6) Controlling spectators and others.

(7) Insuring the protection of both United States and other public or private property.

(8) Serving the best interests of the public and of the US armed forces.

(9) Removing the wreckage as soon as possible after the requirements of (4), (5) and (7) have been met. In the event that removing the wreckage has the potential to significantly and negatively affect the condition of the underlying property, the US armed forces will coordinate with the landowner, through the RDB, except when the situation otherwise dictates.

(10) Considering the circumstances, and applying common sense principles, the accident site will be as small as possible and the period of restriction will be as short as possible.

f. Accident Site Access Control. The first rescue organization to respond will initially control access to the site and will, to the extent possible consistent with rescue and firefighting operations, preserve the accident site in order to enable the accident investigation team to perform its duties. Site/access control normally involves two cordons; the first being an "inner cordon" around the immediate vicinity of the accident site as defined by safety/hazardous stand-off distances, the second consisting of an "outer cordon" that is established to ensure safety of spectators and promote a smooth flow of traffic (the zone inside an inner/outer cordon is called the restricted/controlled area respectively). Upon the arrival of Japan's law enforcement authorities, they will establish and assume entry control authority for the outer cordon. The inner cordon will be jointly manned except in extraordinary circumstances. Access to the restricted area of the inner cordon will be based on the mutual consent of the US and Japanese responsible officials. The US side will retain control over all wreckage, parts, pieces and debris and will be responsible for ensuring that only qualified personnel are granted

access to US classified equipment or material.

(1) The inner cordon will have one entry control point (ECP) to process entry into the restricted area. Entry into the restricted area will not be allowed at any other location. All personnel manning the inner cordon will be briefed on the location of the ECP and to direct anyone requesting access at a location other than the ECP to proceed to and contact the respective GOJ or US responsible official at the ECP. Responsible officials from both the GOJ and US will be located at the ECP to process and coordinate entry requests. Entry control responsibilities will be as outlined below.

(2) The US and Japanese authorities will coordinate closely in the performance of entry control duties in accordance with sub-paragraph 4.f. above. In general, entry into the inner cordon/ restricted area will be limited to those personnel who have responsibilities constituting a clear need to enter. Expeditious early entry will be conducted in conjunction with the requirements addressed at sub-paragraph 4.e. above with priority given to validated USG and GOJ representatives with responsibilities associated with accident site mitigation to include hazardous material observation, the aircraft accident investigation, or claims investigations. Requests for entry authorization by non-US armed forces personnel will be referred to the Japanese responsible official, or his or her delegee and requests for entry authorization by US armed forces personnel will be referred to the US responsible official, or his or her delegee. Japanese or US personnel requesting access will be informed of the approval or denial of his or her request by an official of his or her Government, if possible.

(3) US armed forces personnel assigned to guard the accident site will be briefed thoroughly as to the limits of the restricted area, the need for diplomacy and tact in handling spectators and others, and the name and location of the US armed forces official to whom a US armed forces person requesting entry should be referred and the name and location of the GOJ official to whom a non-US armed forces person requesting entry should be referred. The fact that GOJ authorities are responsible for controlling all non-US armed forces persons and the importance of working through such GOJ officials will be stressed during this briefing.

(4) When the US authorities, GOJ authorities, or local authorities conduct environmental surveys, the results will be shared between the USG and the GOJ within the Joint Committee framework.

g. Control of Spectators and others:

(1) The Japanese Police or Coast Guard officials will control the spectators and others who are present at or near accident sites. Pending the arrival of such GOJ authorities, US armed forces personnel may control such spectators and others, within the limits of their authority.

(2) When Japanese Police or Coast Guard personnel are present, US armed forces personnel may assist these GOJ officials in controlling spectators and others, if requested.

(3) If US authorities request Japanese authorities to prevent any photographs from being taken, Japanese authorities will, after explaining the circumstances to the members of the press and others who intend to photograph the scene (including taking video movies), communicate the US authorities' request to suspend the photographing, without taking any forceful measures except as permitted under Japanese law.

5. Public Affairs: Establishing effective communication between the media and government officials is critically important in these types of incidents. Responsible officials from the GOJ and US will coordinate in conducting press briefings, media releases, etc. This may involve establishing a media holding area, joint information board or similar type of activity.

6. Drill and Meeting: US and Japanese authorities and persons concerned will exercise drills periodically in order to implement these Guidelines promptly and precisely in case of unusual occurrences. US and Japanese authorities and persons concerned will have a meeting at least once a year to keep communication between them. Details will be coordinated at the local level.

改 訂 後	現 行
<p>日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での合衆国軍用航空機事故に関するガイドライン</p> <p>1. 目的 日本国内で、合衆国軍隊が使用する施設・区域（以下「米軍施設・区域」という。）の外において航空機が墜落し又は着陸を余儀なくされた際に適用される方針及び手続を定めることを目的とする。</p> <p>2. 適用範囲 本ガイドラインは、日本国政府及び都道府県その他の地方当局の全ての機関及び職員に適用される。本ガイドラインは、米軍施設・区域の全ての合衆国軍隊部隊並びに日米地位協定第1条及び第14条に規定する全ての者に適用される。<u>本ガイドラインは、米軍施設・区域外での合衆国軍用航空機事故の調査に関する管轄権又は責任に係る既存の日米合同委員会合意に影響を与えない。</u></p> <p>3. 一般的方針 航空機は、意図した目的地以外の場所に着陸せざるを得ない場合がある。このような場合、特に、航空機が墜落した場合又は負傷者を伴う場合には、すべての関係する機関が、関連の規則と役割を理解していることが必要である。被害者の救助に関係する地方の機関又は当局の間では、相互の緊密な連携及び調整が不可欠である。合衆国軍用航空機が着陸を余儀なくされた場合には、本ガイドラインの4(1)に規定する日本国の当局への通報が行われるとともに、時宜により本ガイドラインに規定する他の必要な手続がとられる。</p> <p>(1)合衆国軍用航空機が日本国内で米軍施設・区域の外にある公有又は私有の財産に墜落し又は着陸を余儀なくされた場合には、<u>合衆国軍隊の然るべき代表者は、必要な救助・復旧作業を行う又は合衆国財産を保護するために、日本国政府の職員又は他の権限ある者からの事前の承認なくして、当該公有又は私有の財産に立ち入ることが許される。</u>ただし、当該財産に対し不必要な損害を与えないよう最善の努力が払われなければならない。日本国政府の当局及び合衆国軍隊の当局は、墜落現場又は余儀なくされた着陸の現場において、許可のない者が事故現場の至近に立ち入ることを制限するため、共同して必要な規制を行う。</p> <p>(2)合衆国軍用航空機が日本国内で米軍施設・区域の外にある公有又は私有の財産に墜落し又は着陸を余儀なくされた場合において、事故現場を</p>	<p>(略)</p> <p>1. 目的 (略)</p> <p>2. 適用範囲 本ガイドラインは、日本国政府及び都道府県その他の地方当局の全ての機関及び職員に適用される。本ガイドラインは、米軍施設・区域の全ての合衆国軍隊部隊並びに日米地位協定第1条及び第14条に規定する全ての者に適用される。</p> <p>3. 一般的方針 (略)</p> <p>(1)合衆国軍用航空機が日本国内で米軍施設・区域の外にある公有又は私有の財産に墜落し又は着陸を余儀なくされた場合において、<u>日本国政府の職員又は他の権限ある者から事前の承認を受ける暇がないときは、合衆国軍隊の然るべき代表者は、必要な救助・復旧作業を行う又は合衆国財産を保護するために、当該公有又は私有の財産に立ち入ることが許される。</u>ただし、当該財産に対し不必要な損害を与えないよう最善の努力が払われなければならない。日本国政府の当局及び合衆国軍隊の当局は、墜落現場又は余儀なくされた着陸の現場において、許可のない者が事故現場の至近に立ち入ることを制限するため、共同して必要な規制を行う。</p> <p>(2) (略)</p>

改 訂 後	現 行
<p>行政上管轄する地方当局は、救助、応急医療、避難、消火及び警察の業務を含む必要な業務を適宜行う。</p> <p>4. 手続</p> <p>(1)通 報</p> <p>現地レベルでは、日米間の双方向の通報制度が活用され、これによって、米軍施設・区域と、<u>地方防衛局、警察及び消防、並びに日本国政府の管轄権の下にある水域の場合には海上保安庁との間で、米軍施設・区域外での航空機の墜落又は余儀なくされた着陸に関する緊急情報を交換することが可能となる。</u>日本国政府の当局及び合衆国軍隊の当局は、<u>連絡担当者の電話番号を含む関連情報を定期的に更新することによって、通報の実効性の確保に努める。</u>事故への対応に関係する場合は、<u>次の情報が判明し次第提供される。</u></p> <p>(イ)航空機の種類及び乗員数</p> <p>(ロ)事故の場所（詳細な情報がしばしば現地の住民から提供される。）</p> <p>(ハ)搭載燃料の概算量</p> <p>(ニ)救助及び消火活動を阻害し得る危険な搭乗物又は兵器の量及び種類に関する情報（特に、<u>有害物質に係る情報は、事故発生後、可能な限り速やかに日本国の当局に提供される。</u>）</p> <p>(ホ)被害者の数、国籍及び状態</p> <p>(ヘ)必要に応じ、救助・復旧活動を行うために不可欠なその他の緊急情報</p> <p>(2)航空機が米軍施設・区域の外に着陸した場合、責任を有する職員は以下のとおりである。</p> <p>(イ)日本国政府</p> <p>警察業務について、現地警察署長若しくは現地警察署長に指名された代理、又は日本国政府の管轄権の下にある水域の場合には海上保安庁の代表者。消火及び救助活動について、現地消防本部の消防長若しくは消防長に指名された代理、又は日本国政府の管轄権の下にある水域の場合には海上保安庁の代表者。</p> <p>(ロ)合衆国軍隊</p> <p>以下の者のうち、現地への到着順とする。</p> <p>(a)墜落機又は着陸を余儀なくされた航空機に搭乗していた指揮官又は幹部であって、職務の遂行が不能となっていない者。</p> <p>(b)緊急対応を担当する合衆国軍隊の要員又は米側の消防幹部（初動の現場指揮官として指名された場合）</p> <p>(c)初動の対応が終了し、調査チームが組織された後にあっては、合衆国軍隊航空機事故調査官</p>	<p>4. 手続</p> <p>(1)通 報</p> <p>現地レベルでは、日米間の双方向の通報制度が活用され、これによって、米軍施設・区域と、<u>防衛施設局、警察及び消防、並びに日本国政府の管轄権の下にある水域の場合には海上保安庁との間で、米軍施設・区域外での航空機の墜落又は余儀なくされた着陸に関する緊急情報を交換することが可能となる。</u>事故への対応に関係する場合は、<u>以下の情報が判明し次第提供される。</u></p> <p>(イ)航空機の種類及び乗員数</p> <p>(ロ)事故の場所（詳細な情報がしばしば現地の住民から提供される。）</p> <p>(ハ)搭載燃料の概算量</p> <p>(ニ)救助及び消火活動を阻害し得る危険な搭乗物又は兵器の量及び種類に関する情報</p> <p>(ホ)被害者の数、国籍及び状態</p> <p>(ヘ)必要に応じ、救助・復旧活動を行うために不可欠なその他の緊急情報</p> <p>(2)～(4) (略)</p>

改 訂 後	現 行
<p>(3)それぞれの責任を有する職員は、他方の国の責任を有する職員に対し、可能な限り早い時点で、自らの身分を知らせる。</p> <p>(4)救助活動 乗務員、乗客及び地上で負傷した人の救助が最重要であることから、日本国政府及び合衆国軍隊の責任を有する職員は、医療要員並びに消防及び救助の装備及び要員が事故現場に直ちに立ち入ることを許可する。</p> <p>(5)事故現場への立入制限 立入りが制限されるべき事故現場の区域及び立入制限の期間に関して、日本国政府及び合衆国軍隊の責任を有する職員の間で、共通の理解に到達する。このような共通の決定に至るに当たっては、次の要件が考慮される。 (イ)死傷者の移送 (ロ)消防その他の安全のためにとられる措置 (ハ)二次災害をもたらす有害物質の確認、及び、当該物質が存在する場合には、<u>観測を円滑にし、汚染の拡大を防止するための汚染管理能力の確立</u> (ニ)機密の装備又は資材に係る機密漏洩防止 (ホ)航空機事故調査及び請求調査のための証拠保全 (ヘ)見物人等の整理 (ト)合衆国の財産及び他の公有又は私有の財産の保護の確保 (フ)公衆及び合衆国軍隊の利益に最大限かなうこと (リ)上記(ニ)、(ホ)及び(ト)の要件が満たされた後、可能な限り早期に残骸を撤去すること。<u>機体の残骸の除去がその下にある財産の状態に重大かつ悪い影響を与える可能性がある場合には、合衆国軍隊は、状況により他の対応が必要な場合を除き、地方防衛局経由で土地所有者と調整を行う。</u> (ス)状況を考慮しつつ、また、常識的な原則を用いて、事故現場を可能な限り小さく設定し、かつ、制限の期間を可能な限り短くすること</p> <p>(6)事故現場の立入規制 最初に救助に対応する組織は、当初、現場への立入規制を行い、救助及び消火活動と両立可能な範囲で、事故調査チームが任務を果たすことが可能となるよう事故現場の保全を行う。現場管理・立入規制は、通常二つの規制線を伴う。第一は、安全性の観点から立ち入るべきではない距離に<u>従って</u>決定される、事故現場至近周辺の「内周規制線」であり、第二は、見物人の安全を確保し、かつ、円滑な</p>	<p>(5)事故現場への立入制限 立入りが制限されるべき事故現場の区域及び立入制限の期間に関して、日本国政府及び合衆国軍隊の責任を有する職員の間で、共通の理解に到達する。このような共通の決定に至るに当たっては、<u>以下の要件が考慮される。</u> (イ)死傷者の移送 (ロ)消防その他の安全のためにとられる措置 (ハ)二次災害をもたらす物質の確認、及び、当該物質が存在する場合には、<u>汚染の拡大を防止するための汚染管理能力の確立</u> (ニ)機密の装備又は資材に係る機密漏洩防止 (ホ)航空機事故調査及び請求調査のための証拠保全 (ヘ)見物人等の整理 (ト)合衆国の財産及び他の公有又は私有の財産の保護の確保 (フ)公衆及び合衆国軍隊の利益に最大限かなうこと (リ)上記(ニ)、(ホ)及び(ト)の要件が満たされた後、可能な限り早期に残骸を撤去すること (ス)状況を考慮しつつ、また、常識的な原則を用いて、事故現場を可能な限り小さく設定し、かつ、制限の期間を可能な限り短くすること</p> <p>(6)事故現場の立入規制 最初に救助に対応する組織は、当初、現場への立入規制を行い、救助及び消火活動と両立可能な範囲で、事故調査チームが任務を果たすことが可能となるよう事故現場の保全を行う。現場管理・立入規制は、通常二つの規制線を伴う。第一は、安全性の観点から立ち入るべきではない距離に<u>より</u>決定される、事故現場至近周辺の「内周規制線」であり、第二は、見物人の安全を確保し、かつ、円滑な交通</p>

改 訂 後	現 行
<p>交通の流れを促進するために設けられる「外周規制線」である（内周規制線の内側の区域を制限区域、外周規制線の内側の区域を規制区域という。）。日本国の法執行当局は、現場に到着次第、外周規制線を設定し、立入規制の責任を負う。内周規制線には、特別の場合を除き、日米共同で人員が配置される。内周規制線の制限区域への立入りは、合衆国及び日本国の責任を有する職員の相互の同意に基づき行われる。合衆国側は、<u>全ての残骸、部分品、部品及び残渣物に対して、管理を保持し、資格を有する者のみに合衆国の機密の装備又は資材へのアクセスが付与されることを確保する責任を有する。</u></p> <p>(イ)内周規制線には、制限区域への立入りを取り扱うため、立入規制点（Entry Control Point；以下「ECP」という。）が一カ所設けられる。その他の地点からの制限区域への立入りは認められない。内周規制線に配置されるすべての人員は、ECPの場所につき説明を受け、ECP以外の地点で立入りを要請してきた者に対し、ECPに赴きそれぞれ日本国政府又は合衆国の責任を有する職員と連絡をとるよう案内する。日本国政府及び合衆国の責任を有する職員は、ECPに配置され、立入要請の処理及び調整を行う。立入規制の責任については以下のとおりとする。</p> <p>(ロ) 合衆国及び日本国の当局は、<u>上記4.（6）に従って、立入規制の任務の遂行に当たって緊密に調整する。一般的に、内周規制線／制限区域への立入りは、立入りを明らかに必要とし、責任を有する者に限定される。上記4.（5）で記載された要件に関連して迅速かつ早期の立入りが行われ、有害物質の観測を含む事故現場における影響の軽減、航空機事故調査、又は請求調査に関連した責任を有する合衆国政府と日本政府の確認された代表者が優先される。</u> <u>合衆国軍隊関係者以外の者の立入許可のための要請は、日本国の責任を有する職員又はその代理に付託され、合衆国軍隊関係者による要請は、合衆国の責任を有する職員又はその代理に付託される。立入りを要請する日本国又は合衆国の者は、可能な場合には、その者の属する国の政府の職員から当該要請の諾否を通知される。</u></p> <p>(ハ)現場警備のため配属される合衆国軍隊の要員は、制限区域の範囲、見物人等への対応に当たっての外交的配慮と臨機応変な対応の必要性、立入要請を行う合衆国軍隊関係者が要請を付託すべき合衆国軍隊の職員の氏名及び配置場所、並びに立入要請を行う合衆国軍隊関係者以外の者が要請を付託すべき日本国政府の職員の氏名及</p>	<p>の流れを促進するために設けられる「外周規制線」である（内周規制線の内側の区域を制限区域、外周規制線の内側の区域を規制区域という。）。日本国の法執行当局は、現場に到着次第、外周規制線を設定し、立入規制の責任を負う。内周規制線には、特別の場合を除き、日米共同で人員が配置される。内周規制線の制限区域への立入りは、合衆国及び日本国の責任を有する職員の相互の同意に基づき行われる。合衆国側は、<u>すべての残骸、部分品、部品及び残渣物に対して、管理を保持する。</u></p> <p>(イ) (略)</p> <p>(ロ)合衆国及び日本国の当局は、<u>緊密に調整し立入規制の任務を遂行する。一般的に、制限区域への立入りは、立入りの権利及び必要性を有する者に限定される。合衆国軍隊関係者以外の者が4.（6）の柱書の規定に基づく立入許可を得るために行う要請は、日本国の責任を有する職員又はその代理に付託される。合衆国軍隊関係者が立入許可を得るために行う要請は、合衆国の責任を有する職員又はその代理に付託される。立入りを要請する日本国又は合衆国の者は、可能な場合には、その者の属する国の政府の職員から当該要請の諾否を通知される。</u></p> <p>(ハ) (略)</p>

改 訂 後	現 行
<p>び配置場所について、徹底した説明を受ける。この説明においては、日本国政府の当局が合衆国軍隊関係者以外のすべての者を規制する責任を有すること、及びそのような日本国政府の職員を通じて業務を行うことの重要性が強調される。</p> <p><u>(二) 合衆国の当局, 日本国政府の当局, 又は地方当局が環境調査を実施する場合, その結果は日米合同委員会の枠組みにおいて, 合衆国政府と日本国政府の間で共有される。</u></p> <p>(7) 見物人等の整理</p> <p>(イ) 日本国の警察又は海上保安庁の職員は、事故現場又はその近傍にいる見物人等を整理する。これらの日本国政府の当局が到着するまでの間は、合衆国軍隊の要員が、その権限の範囲内で、当該見物人等を整理することができる。</p> <p>(ロ) 日本国の警察又は海上保安庁の職員がいる場合、合衆国軍隊の要員は、要請があるときは、見物人等の整理につき、これらの日本国政府の職員を支援することができる。</p> <p>(ハ) 合衆国の当局から日本国の当局に対して写真が撮影されないよう要請がある場合は、日本国の当局は、現場の写真撮影（ビデオ撮影を含む）を行おうとする報道関係者その他の者に対し事情の説明を行った上で、いかなる強制手段も用いることなく（ただし、日本国の法律によって認められる場合は、この限りでない。）、撮影の中止に係る合衆国の当局の要請を伝達する。</p> <p>5. 広報</p> <p>報道関係者と政府職員との間の効果的な連絡を確立することは、これらの種類の事故の際に極めて重要である。日本国政府及び合衆国の責任を有する職員は、記者説明、対外公表等の実施に当たって調整する。この調整には、取材場所や共同情報掲示板の設定その他同様の活動が含まれ得る。</p> <p>6. 訓練及び会合</p> <p>合衆国及び日本国の関係する当局及び人員は、事故の際に迅速かつ的確に本ガイドラインを実施するため、定期的に訓練を行う。合衆国及び日本国の関係する当局及び人員は、相互の連絡を保つため、少なくとも年一回会合を持つ。詳細は現地レベルで調整される。</p> <p>(了)</p>	<p>(7) (略)</p> <p>5. 広報 (略)</p> <p>6. 訓練及び会合 (略)</p>

改 訂 後	現 行
<p>Guidelines Regarding Off-Base US Military Aircraft Accidents in Japan</p> <p>1. Purpose: To promulgate policies and procedures applicable where aircraft crash or are forced to land in Japan outside of facilities or areas in use by the United States (US) armed forces (US facilities or areas).</p> <p>2. Scope: These Guidelines are applicable to all agencies and personnel of the Government of Japan (GOJ), and of prefectural and other local authorities. These Guidelines are applicable to all US units at US facilities or areas and all personnel described in Article I and Article XIV of the US-Japan SOFA. <u>These Guidelines do not affect existing bilateral Joint Committee agreements on jurisdiction or on responsibilities for investigations of off-base US military aircraft accidents.</u></p> <p>3. General Policy: Aircraft are occasionally forced to land at areas other than their intended destination. When such landings occur, it is necessary for all affected agencies to understand the relevant rules and roles, especially if the aircraft has crashed or if there are injuries involved. Mutual close liaison and coordination is essential among local agencies or authorities related to relief of the victims. In case of forced landings by the US military aircraft, notification to the Japanese authorities in sub-paragraph 4.a. of these Guidelines will be provided and other necessary procedures in these Guidelines will be taken as appropriate.</p> <p>a. Where US military aircraft crash or are forced to land in Japan on public or private property outside of US facilities or areas, appropriate representatives of the US armed forces will be permitted to enter such property without prior <u>authorization</u> from GOJ officials or other persons in authority, in order to perform necessary rescue/recovery services and/or to secure US property, provided that every effort shall be made to avoid unnecessary damage to such private and public property. Authorities of the GOJ and of the US armed forces will exercise necessary joint control over such crash or forced landing sites to restrict unauthorized persons from the immediate vicinity of the accident site.</p> <p>b. Where US military aircraft crash or are forced to</p>	<p>(Same as on the left)</p> <p>1. Purpose: (Same as on the left)</p> <p>2. Scope: These Guidelines are applicable to all agencies and personnel of the Government of Japan (GOJ), and of prefectural and other local authorities. These Guidelines are applicable to all US units at US facilities or areas and all personnel described in Article I and Article XIV of the US-Japan SOFA.</p> <p>3. General Policy: (Same as on the left)</p> <p>a. Where US military aircraft crash or are forced to land in Japan on public or private property outside of US facilities or areas, appropriate representatives of the US armed forces will be permitted to enter such property without prior <u>authority</u> from GOJ officials or other persons in authority, in order to perform necessary rescue/recovery services and/or to secure US property, provided that every effort shall be made to avoid unnecessary damage to such private and public property. Authorities of the GOJ and of the US armed forces will exercise necessary joint control over such crash or forced landing sites to restrict unauthorized persons from the immediate vicinity of the accident site.</p> <p>b.(Same as on the left)</p>

改 訂 後	現 行
<p>land in Japan on public or private property outside of US facilities or areas, the local authorities having administrative jurisdiction over the area of the accident will provide necessary services, including rescue, first aid, evacuation, firefighting and police services, as appropriate.</p> <p>4. Procedures:</p> <p>a. Notification: At the local level, a two-way notification system will be utilized between the US and Japan that enables the <u>US facilities or areas, Regional Defense Bureaus (RDBs), Police and Fire Departments and Japan Coast Guard in waters under the jurisdiction of the GOJ to exchange emergency information concerning an off-base aircraft crash or forced landing. The authorities of the GOJ and the US armed forces will make efforts to ensure the effectiveness of notification by regularly updating relevant information, including phone numbers of points of contact.</u> The following information will be provided as soon as it becomes known, if relevant to the response.</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Type of aircraft to include number of personnel onboard; (2) Location of the accident (precise information is frequently provided from local civilian sources); (3) The approximate amount of fuel onboard the aircraft; (4) Information concerning the amount and type of dangerous cargo or armament that could hinder rescue and firefighting operations <u>(In particular, information on hazardous materials will be provided to Japanese authorities as soon as possible after an accident.);</u> (5) The number, nationality and condition of casualties; and, (6) Other emergency information essential to effect rescue and recovery operations as requirements develop. <p>b. When an aircraft is down off-base, the responsible officials will be as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) GOJ. Regarding police services, the local chief of police or his or her designated representative, or a representative of the Japan Coast Guard in waters under the jurisdiction of the GOJ. Regarding fire-fighting and rescue operations, the local chief of fire department or his or her designated representative, or a representative of the Japan Coast Guard in waters under the jurisdiction of the GOJ. (2) US armed forces. The following individuals in 	<p>4. Procedures:</p> <p>a. Notification: At the local level, a two-way notification system will be utilized between the US and Japan that enables the <u>bases, DFABs, Police and Fire Departments and Japan Coast Guard in waters under the jurisdiction of the GOJ to exchange emergency information concerning an off-base aircraft crash or forced landing. The following information will be provided as soon as it becomes known, if relevant to the response.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Type of aircraft to include number of personnel onboard; (2) Location of the accident (precise information is frequently provided from local civilian sources); (3) The approximate amount of fuel onboard the aircraft; (4) Information concerning the amount and type of dangerous cargo or armament that could hinder rescue and firefighting operations; (5) The number, nationality and condition of casualties; and, (6) Other emergency information essential to effect rescue and recovery operations as requirements develop. <p>b. ~ d. (Same as on the left)</p>

改 訂 後	現 行
<p>order of their arrival at the scene:</p> <p>(a) The aircraft commander or senior person who was on board the downed aircraft and who has not been incapacitated.</p> <p>(b) The US armed forces person in charge of the US response contingent or the senior fire official on the US side if designated as the initial on-scene commander.</p> <p>(c) After initial response actions have been completed, and an investigation team formed, the US armed forces aircraft accident investigator.</p> <p>c. Each responsible official will identify him/herself as such to the other country's responsible official at the earliest possible moment.</p> <p>d Rescue Operations. The rescue of the aircrew, passengers, and people injured on the ground being of first importance, GOJ and US armed forces responsible officials will permit medical attendants as well as fire-fighting and rescue equipment and personnel to proceed immediately to the scene of the accident.</p> <p>e. Restricting access to accident site. A joint understanding will be reached between the responsible GOJ and US armed forces officials as to the area of the accident site to which entry is to be restricted and the period of such restriction. The following requirements will be considered in arriving at these joint decisions.</p> <p>(1) Removal of persons injured or killed.</p> <p>(2) Fire-fighting and other actions taken in the interest of safety.</p> <p>(3) Identifying secondary hazardous material and, if present, establishing contamination control capability to <u>facilitate observation and prevention of the spread of contamination.</u></p> <p>(4) Preventing the compromise of any classified equipment or material.</p> <p>(5) Preserving evidence for aircraft accident investigations and claims investigation.</p> <p>(6) Controlling spectators and others.</p> <p>(7) Insuring the protection of both United States and other public or private property.</p> <p>(8) Serving the best interests of the public and of the US armed forces.</p> <p>(9) Removing the wreckage as soon as possible after the requirements of (4), (5) and (7) have been met. <u>In the event that removing the wreckage has the potential to significantly and</u></p>	<p>e. Restricting access to accident site. A joint understanding will be reached between the responsible GOJ and US armed forces officials as to the area of the accident site to which entry is to be restricted and the period of such restriction. The following requirements will be considered in arriving at these joint decisions.</p> <p>(1) Removal of persons injured or killed.</p> <p>(2) Fire-fighting and other actions taken in the interest of safety.</p> <p>(3) Identifying secondary hazardous material and if present establishing contamination control capability to <u>prevent</u> spread of contamination.</p> <p>(4) Preventing the compromise of any classified equipment or material.</p> <p>(5) Preserving evidence for aircraft accident investigations and claims investigation.</p> <p>(6) Controlling spectators and others.</p> <p>(7) Insuring the protection of both United States and other public or private property.</p> <p>(8) Serving the best interests of the public and of the US armed forces.</p> <p>(9) Removing the wreckage as soon as possible after the requirements of (4), (5) and (7) have been met.</p> <p>(10) Considering the circumstances, and applying common sense principles, the accident site will be</p>

改 訂 後	現 行
<p><u>negatively affect the condition of the underlying property, the US armed forces will coordinate with the landowner, through the RDB, except when the situation otherwise dictates.</u></p> <p>(10) Considering the circumstances, and applying common sense principles, the accident site will be as small as possible and the period of restriction will be as short as possible.</p> <p>f. Accident Site Access Control. The first rescue organization to respond will initially control access to the site and will, to the extent possible consistent with rescue and firefighting operations, preserve the accident site in order to enable the accident investigation team to perform its duties. Site/access control normally involves two cordons; the first being an “inner cordon” around the immediate vicinity of the accident site as defined by safety/hazardous stand-off distances, the second consisting of an “outer cordon” that is established to ensure safety of spectators and promote a smooth flow of traffic (the zone inside an inner/outer cordon is called the restricted/controlled area respectively). Upon the arrival of Japan’s law enforcement authorities, they will establish and assume entry control authority for the outer cordon. The inner cordon will be jointly manned except in extraordinary circumstances. Access to the restricted area of the inner cordon will be based on the mutual consent of the US and Japanese responsible officials. The US side will retain control over all wreckage, parts, pieces and debris <u>and will be responsible for ensuring that only qualified personnel are granted access to US classified equipment or material.</u></p> <p>(1) The inner cordon will have one entry control point (ECP) to process entry into the restricted area. Entry into the restricted area will not be allowed at any other location. All personnel manning the inner cordon will be briefed on the location of the ECP and to direct anyone requesting access at a location other than the ECP to proceed to and contact the respective GOJ or US responsible official at the ECP. Responsible officials from both the GOJ and US will be located at the ECP to process and coordinate entry requests. Entry control responsibilities will be as outlined below.</p> <p>(2) The US and Japanese authorities will <u>coordinate closely in the performance of entry control duties.</u></p>	<p>as small as possible and the period of restriction will be as short as possible.</p> <p>f. Accident Site Access Control. The first rescue organization to respond will initially control access to the site and will, to the extent possible consistent with rescue and firefighting operations, preserve the accident site in order to enable the accident investigation team to perform its duties. Site/access control normally involves two cordons; the first being an “inner cordon” around the immediate vicinity of the accident site as defined by safety/hazardous stand-off distances, the second consisting of an “outer cordon” that is established to ensure safety of spectators and promote a smooth flow of traffic (the zone inside an inner/outer cordon is called the restricted/controlled area respectively). Upon the arrival of Japan’s law enforcement authorities, they will establish and assume entry control authority for the outer cordon. The inner cordon will be jointly manned except in extraordinary circumstances. Access to the restricted area of the inner cordon will be based on the mutual consent of the US and Japanese responsible officials. The US side will retain control over all wreckage, parts, pieces and debris.</p> <p>(1) (Same as on the left)</p> <p>(2) The US and Japanese authorities will <u>closely coordinate and perform entry control duties. In</u></p>

改 訂 後	現 行
<p><u>in accordance with sub-paragraph 4.f. above. In general, entry into the inner cordon/ restricted area will be limited to those personnel who have responsibilities constituting a clear need to enter. Expeditious early entry will be conducted in conjunction with the requirements addressed at sub-paragraph 4.e. above with priority given to validated USG and GOJ representatives with responsibilities associated with accident site mitigation to include hazardous material observation, the aircraft accident investigation, or claims investigations.</u></p> <p>Requests for entry authorization by non-US armed forces <u>personnel</u> will be referred to the Japanese responsible official, or his or her delegee and requests for entry authorization by US armed forces <u>personnel</u> will be referred to the US responsible official, or his or her delegee. Japanese or US <u>personnel</u> requesting access will be informed of the approval or denial of his or her request by an official of his or her Government, if possible.</p> <p>(3) US armed forces personnel assigned to guard the accident site will be briefed thoroughly as to the limits of the restricted area, the need for diplomacy and tact in handling spectators and others, and the name and location of the US armed forces official to whom a US armed forces person requesting entry should be referred and the name and location of the GOJ official to whom a non-US armed forces person requesting entry should be referred. The fact that GOJ authorities are responsible for controlling all non-US armed forces persons and the importance of working through such GOJ officials will be stressed during this briefing.</p> <p>(4) <u>When the US authorities, GOJ authorities, or local authorities conduct environmental surveys, the results will be shared between the USG and the GOJ within the Joint Committee framework.</u></p> <p>g. Control of Spectators and others: (1) The Japanese Police or Coast Guard officials will control the spectators and others who are present at or near accident sites. Pending the arrival of such GOJ authorities, US armed forces personnel may control such spectators and others, within the limits of their authority. (2) When Japanese Police or Coast Guard</p>	<p><u>general, entry into a restricted area will be limited to those personnel who have a right and need to enter.</u> A request by a non-US armed forces <u>person</u> will be referred to the Japanese responsible official, or his or her delegee, for entry authorization consistent with the introductory part of this sub-paragraph 4.f.. A request by a US armed forces person will be referred to the US responsible official, or his or her delegee, for entry authorization. A Japanese or US <u>person</u> requesting access will be informed of the approval or denial of his or her request by an official of his or her Government, if possible.</p> <p>(3) (Same as on the left)</p> <p>g. (Same as on the left)</p>

改 訂 後	現 行
<p>personnel are present, US armed forces personnel may assist these GOJ officials in controlling spectators and others, if requested.</p> <p>(3) If US authorities request Japanese authorities to prevent any photographs from being taken, Japanese authorities will, after explaining the circumstances to the members of the press and others who intend to photograph the scene (including taking video movies), communicate the US authorities' request to suspend the photographing, without taking any forceful measures except as permitted under Japanese law.</p> <p>5.Public Affairs. Establishing effective communication between the media and government officials is critically important in these types of incidents. Responsible officials from the GOJ and US will coordinate in conducting press briefings, media releases, etc. This may involve establishing a media holding area, joint information board or similar type of activity.</p> <p>6. Drill and Meeting. US and Japanese authorities and persons concerned will exercise drills periodically in order to implement these Guidelines promptly and precisely in case of unusual occurrences. US and Japanese authorities and persons concerned will have a meeting at least once a year to keep communication between them. Details will be coordinated at the local level.</p>	<p>5.Public Affairs. (Same as on the left)</p> <p>6. (Same as on the left)</p>