

エアアジア・ジャパン株式会社  
取締役社長  
Jenny Mayuko Wakana 殿

国土交通省航空局長  
蝦名 邦晴

### 航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告

平成31年3月6日、貴社から国土交通省航空局に対し、同日のWJ803便（中部国際空港発 台湾桃園国際空港着）に乗務予定であった副操縦士（以下、単に「副操縦士」という。）が、乗務前のストロー式のアルコール検知器を使用した検査を実施した際アルコールが検知されたが、吹きかけ式のアルコール検知器を使用した検査ではアルコールが検知されなかったため、当該便及び折り返し便に乗務した旨報告があった。

国土交通省航空局は、貴社からの報告後直ちに事実関係の調査及び再発防止策を報告するよう指示した。

当該指示を踏まえ、貴社より、同月25日に当該調査結果及び再発防止策に係る報告書の提出があった。

これらの報告された事実を受け、4月9日から同月11日まで航空法（昭和27年法律第231号。以下「法」という。）第134条に基づく立入検査及び報告徴収を実施した結果、下記1. 記載のとおり的事实（以下「本件事実」という。）が認められた。

本件事実において、下記2. 記載のとおり、法第119条第2号に該当する行為等が認められた。

このため、下記3. に掲げる措置を速やかに講ずるよう業務の改善を勧告する。

講じた措置については、令和元年7月5日までに報告されたい。

### 記

#### 1. 航空機乗組員が体内にアルコールを保有する状態で乗務した事実等

(1) 貴社は、平成31年1月31日より適用されている「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について」（平成31年1月31日付国空航第2278号。以下「航空機乗組員飲酒通達」という。）において、航空機乗組員は体内にアルコールを保有する状態で航空業務を行ってはならないと規定されているにもかかわらず、飲酒対策を推進する立場である安全統括管理者を含め当該通達の趣旨を誤って理解し、同年3月1日～3月7日の間、吹きかけ式のアルコール検知器による運用とともにストロー式のアルコール検知器の試験運用を実施し、ストロー式のアルコール検知器で0.00mg/L以外の数値が出た場合でも、吹きかけ式による再検査を実施してアルコールが検出されなければ乗務を可能とする旨の業務連絡（以下「本件業務連絡」という。）を発出して運用していた。

(2) 貴社は、他社における飲酒に起因する不適切事案等を受けて、国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対して「飲酒に関する航空法等の遵守の徹底について」（平成30年11月1日付国官参事第800号）及び「運航乗務員に対する乗務前の飲酒に関する管理の強化等の指示について」（平成30年11月29日付国官参事第921号）等を相次いで指示しているにもかかわらず、前記（1）のとおり、航空機乗組員飲酒通達の誤った理解に基づく本件業務連絡を発出・運用していたうえ、航空機乗組員飲酒通達の適用開始日や体内にアルコールを保有する状態で航空業務を行ってはならない等

の必要な情報を適切に本件業務連絡及び教育資料に盛り込まず、航空機乗組員飲酒通達をメールのみで社内周知するなど、十分な周知及び教育を実施していなかった。

- (3) 運航規程（貴社が定め、法第104条第1項に基づき国土交通大臣の認可を受けたものをいう。以下同じ。）では、運航乗務員に対し出発予定時刻8時間以内の飲酒を禁止するとともに、その後に発出された運航部長通達において、さらに出発予定時刻12時間以内の飲酒を禁止するよう改めていた。また、運航規程では、乗務に影響を及ぼす一切の飲酒が禁止されていた。それにもかかわらず、副操縦士は、飲酒制限時間を超過して乗務予定のWJ803便の出発予定時刻の約11時間前に飲酒した。
- (4) 副操縦士は、WJ803便の乗務前のアルコール検査において、吹きかけ式のアルコール検知器ではアルコールが検知されなかったものの、その後実施した2回のストロー式のアルコール検知器において、0.16mg/L及び0.11mg/Lの呼気中のアルコールが検知された。この検知値は、航空機乗組員飲酒通達において酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態の目安として規定されている呼気アルコール濃度(0.09mg/L)を超過するものであり、乗務時点においても体内にアルコールが残存していた状態、いわゆる酒気帯び状態であったと認められる。それにもかかわらず、副操縦士は、機長及び運航管理者と協議のうえ、本件業務連絡に基づき当該便及び折り返し便に乗務した。

## 2. 業務改善勧告の理由

上記1.(1)のとおり、本件業務連絡及びこれに基づくアルコール検査の運用は、飲酒対策を推進する立場である安全統括管理者を含め、航空機乗組員飲酒通達の趣旨を誤って理解したものであり、適切なアルコール検査の方法とはいえない。このため、貴社が本件業務連絡に基づき上記1.(4)に記載の事実を生じさせたことは、運航乗務員の出頭時におけるアルコール検査を行う旨を規定している貴社の運航規程に違反する行為であると認められる。

また、上記1.(3)のとおり、副操縦士がWJ803便への乗務を控えながら、貴社の運航部長通達で求められている飲酒制限時間を超えて飲酒し、上記1.(4)のとおり、体内にアルコールを保有した状態で乗務に至ったことは、乗務に影響を及ぼす一切の飲酒を禁止する運航規程に違反する行為であると認められる。

以上の違反行為が認められることから、貴社は、正当な理由がないにもかかわらず、運航規程を実施しなかったものであり、法119条2号に該当する行為であると認められる。

これらの違反行為により、航空機乗組員が航空業務を正常に実施できないおそれが生じており、航空機の運航の安全性に支障を及ぼし、重大な航空事故を招きかねないものであったことから、当該違反行為は「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」（平成30年3月29日国官参事第1340号。以下「要領」という。）に定める航空事故又は重大インシデントを発生させるおそれのある重大な違反行為に該当する。

また、貴社の違反行為は、他社における飲酒に起因する不適切事案等を受け、国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対してその対策を相次いで指示している状況において行われたものであり、航空安全に対する国民の信頼を損なうものであると認められる。このことは、違反行為による社会的な影響が大きいと認められる場合に該当することから、要領に定める不利益処分等の加重事由に該当するものである。

一方、上記1.(2)のとおり、貴社が航空機乗組員飲酒通達を誤って理解し、必要な情報を適切に本件業務連絡及び教育資料に盛り込むなどの十分な周知及び教育を実施していなかったと認められること及び実効性のある飲酒対策の構築が十分に行われていなかったことから、貴社における安全管理体制が十分に機能していなかったことが認められる。さらに、他社における飲酒に起因する不適切事案等を受

けて、国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対してその対策を相次いで指示しているにもかかわらず、同様の事案を発生させたことは、これらの違反行為等が安全上重大な問題であるという認識や法令遵守への意識が組織的に欠如していると言わざるを得ないものであった。

### 3. 講ずるべき措置

航空運送事業者は、航空の安全を確保することが最大の使命であり、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

しかしながら、上記2. のとおり、今般、貴社において航空の安全に影響を及ぼす違反行為が認められるところであり、かつ、貴社自らが問題点を調査し原因を究明した上で、適切に再発防止策を講じるための安全管理システムが十分に機能していないことが認められる。

航空の安全を確保するためには、航空運送事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要である。このため、貴社における、航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、以下の措置を講じることを勧告する。

#### ○ 飲酒対策の抜本的な再構築

飲酒対策を安全管理システムの一つとして位置づけ、安全統括管理者のもと役割分担、責任を明確化するとともに、各課題において貴社自らが問題点を見つけ、改善する仕組みを再構築すること。また、全社員に対して飲酒に関する安全意識の再徹底並びに法令及び規程等の遵守に係る教育を行うこと。

さらに、貴社が平成31年3月25日に提出された報告書に記載された再発防止策（運航乗務員に対する説明会の実施、アルコール等対策委員会の設置等）の見直しを行い、追加的な措置も含めて再発防止策を講じること。また、それら再発防止策の進捗状況を適切に管理すること。

以上

国官参事第190号  
令和元年6月14日

エアアジア・ジャパン株式会社  
取締役社長  
Jenny Mayuko Wakana 殿

国土交通省航空局安全部長

## 警告書

### 1. 安全統括管理者の職務に関する警告の理由

今般、貴社においては、航空機乗組員が体内にアルコールを保有する状態で乗務した事案が発生し、航空法第119条第2号に該当する行為等が認められたことから、貴社に対し、業務改善勧告（令和元年6月14日国官参事第189号）を发出したところである。

当該業務改善勧告で適示したとおり、他社における飲酒に起因する不適切事案等を受けて、国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対して「飲酒に関する航空法等の遵守の徹底について」（平成30年11月1日付国官参事第800号）等を相次いで指示しているにもかかわらず、貴社においては、飲酒対策を推進する立場である安全統括管理者が、「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について」（平成31年1月31日付国空航第2278号）の趣旨を誤って理解し、不適切な業務連絡を作成し運用を行っていたため、違反行為を生じさせたことが認められる。また、貴社においては、当該違反行為の発生を防止するために、必要な情報を適切に業務連絡及び教育資料に盛り込むなどの十分な周知及び教育を実施していなかったため、実効性のある飲酒対策の構築が十分に行われておらず、安全管理システムが十分に機能していないことが認められる。

以上のことから、貴社においては、安全統括管理者がその職務を怠っていたものと認められることから、「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」（平成30年3月29日国官参事第1340号）の規定に基づき、下記2.のとおり安全統括管理者の職務について改善措置を実施すべきことを警告する。

### 2. 講ずるべき措置

航空の安全を確保するためには、航空運送事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要である。

このため、貴殿に対して航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、改善措置を講じるよう警告する。

なお、改善措置が実施されない場合など、この警告に違反した場合には、貴社に対して安全統括管理者の解任を命令することがあることを申し添える。

国空航第 366 号

## 処 分 書

エアアジア・ジャパン株式会社 副操縦士 あて

貴殿に対し、次のとおり処分する。

主 文

航空法（昭和27年法律第231号）第30条の規定に基づき、令和元年6月14日から令和元年8月12日までの60日間、航空業務の停止を命ずる。

理 由

別紙（処分理由）のとおり。

令和元年6月14日  
国土交通大臣 石井 啓一

## 教示

- 1 この処分について不服がある場合は、この処分があったことを知った日の翌日から起算して3箇月以内に、国土交通大臣に対して審査請求をすることができます。
- 2 この処分については、上記1の審査請求のほか、この処分があったことを知った日の翌日から起算して6箇月以内に、国を被告として（訴訟において国を代表する者は法務大臣となります。）、処分の取消しの訴えを提起することができます。なお、上記1の審査請求をした場合には、処分の取消しの訴えは、その審査請求に対する裁決があったことを知った日の翌日から起算して6箇月以内に提起することができます。
- 3 ただし、上記の期間が経過する前に、この処分（審査請求をした場合には、その審査請求に対する裁決）があった日の翌日から起算して1年を経過した場合は、審査請求をすることや処分の取消しの訴えを提起することができなくなります。なお、正当な理由があるときは、上記の期間やこの処分（審査請求をした場合には、その審査請求に対する裁決）があった日の翌日から起算して1年を経過した後であっても審査請求をすることや処分の取消しの訴えを提起することが認められる場合があります。

## 別紙（処分理由）

貴殿は、平成31年3月6日7時55分に出発予定のWAJ803便に副操縦士として乗務を控えながら、その前日に朝から断続的に飲酒し、エアアジア・ジャパン株式会社が出発予定時刻12時間以内の飲酒禁止を指示していたにもかかわらず、当該指示を認識しながら、当該便の出発予定時刻の約11時間前である21時頃まで飲酒を行った。これは、航空法第30条第2号に規定する航空従事者としての職務を行うに当たっての「非行」に該当する行為であると認められる。

また、貴殿が実施した当該便の乗務前のアルコール検査においては、吹きかけ式検知器による初回検査及び再検査においてはアルコールが検知されなかったものの、試験運用中のストロー式検知器による初回検査（6時10分頃）において呼気1リットルにつき0.16ミリグラム、再検査（6時29分頃）においても呼気1リットルにつき0.11ミリグラムのアルコールが検知されていた。この数値は、「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について（平成31年1月31日付国空航第2278号）」において定められている、酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態の目安となる呼気1リットルにつき0.09ミリグラム以上のアルコール濃度（以下、「国の数値基準」という。）を超過するものであった。しかしながら、同社の業務連絡においては、吹きかけ式検知器と試験運用中のストロー式検知器による検査結果が異なる場合には、吹きかけ式検知器の再検査の結果による旨が定めていたことから、貴殿は当該便に乗務するに至ったものである。しかしながら、貴殿は、当該検査時点において、少なくとも乗務前日である3月5日の夕刻頃から飲酒を開始した認識を有していたのであるから、ストロー式検知器が国の基準値を超える呼気中アルコール濃度を検知した時点で、当該飲酒の影響を疑い、その旨を申し述べて乗務の忌避を申告すべきであったといえる。

また、いわゆるウイドマーク算定式により、貴殿から申告のあった乗務前日の飲酒量及び飲酒時間から当時の呼気アルコール濃度を推定すると、6時30分頃には呼気1リットルにつき0.11ミリグラムと国の数値基準を超過したアルコールを体内に保有したものと推定され、この数値は、6時29分頃に実施したストロー式検知器による再検査結果と概ね整合する。また、同じくウイドマーク算定式によれば、機内に乗り込んだ時刻（7時9分頃）に近い7時頃には呼気1リットルにつき0.08ミリグラム、当該便が離陸した時刻（7時55分頃）後である8時頃には呼気1リットルにつき0.04ミリグラムのアルコールを体内に保有していたと合理的に推定される。このため、貴殿は、体内にアルコールを保有した状態、いわゆる酒気帯び状態で乗務を行ったものと認められ、このことは、乗務に影響を及ぼす一切の飲酒を禁止する航空法第104条第1項の規定に基づき認可された同社運航規程に違反するとともに、航空法70条が定める「酒精飲料…の影響により航空機の正常な運航ができないおそれがある」状態に準じる状態で航空業務を行ったものと認められるから、航空法第30条第2号に規定する航空従事者としての職務を行うに当たっての「重大な過失」に該当する行為であると認められる。

また、前述のとおり、貴殿が機内に乗り込んだ7時頃の呼気1リットルあたりのアルコール濃度は0.08ミリグラムと推定されるが、この数値は、国の数値基準を超過するものではないが、これに極めて近似した値である。昨今の飲酒に起因する不適切事案を受け、国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対し飲酒に関する航空法

等の順守の徹底（平成30年11月1日国官参事第800号）、運航乗務員に対する乗務前の飲酒に関する管理の強化等（平成30年11月29日国官参事第921号）等を相次いで指示し、同社が貴殿を含む運航乗務員に対し、対面による講話などにより、アルコールの危険性や分解速度等の教育を行い、国の数値基準などアルコールに関する通達内容の周知を行っていた状況において、国の数値基準に極めて近似するほどのアルコールが体内に残存していた状態で乗務に至ったことは、航空の安全に対して特段の注意をすべき航空従事者として極めて不適切な行為であるとともに、航空安全に支障を及ぼし、重大な航空事故を招きかねない事案であったことから、重大な非難に値するものであった。

以上



国官参事第188号  
令和元年6月14日

バニラ・エア株式会社  
安全統括管理者 殿

国土交通省  
航空局 安全部長

**運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について  
(厳重注意)**

平成31年4月8日、試験飛行のためVNL9051便（東京国際空港発 東京国際空港着）に乗務した機長及び副操縦士が、乗務前のアルコール検査を実施せずに当該便に乗務したことについて、同日に貴社から航空局に報告があった。

航空局において、平成31年4月22日、貴社から本事案の調査及び再発防止策の報告を受け、航空法第134条に基づく立入検査を令和元年5月17日に実施して事実確認をした結果、当該機長及び副操縦士は、出発前の準備作業に専念したことからアルコール検査を失念し、乗務前のアルコール検査が実施されないまま運航便に乗務したことが判明した。これは、航空法第104条第1項に基づき国土交通大臣から認可された貴社の運航規程において、運航乗務員は飛行前に酒気の有無の確認を義務付けたアルコール検査が行われなかったものであり、航空法第119条第2号に該当する行為である。

また、他社において相次いで発生した飲酒に起因する不適切事案を受けて当局から定期航空運送事業者に対し飲酒に関する航空法等の遵守の徹底を指示（平成30年11月1日付け国官参事第800号）、運航乗務員に対する乗務前の飲酒に関する管理の強化等の指示（平成30年11月29日付け国官参事第921号）等を通達し、航空安全に対する国民の信頼を早急に回復させなければならない状況において、本事案を発生させたことは、飲酒に関する意識が希薄であったと言わざるを得ない。

さらに、上記事案に関しては、別紙のとおり乗務前のアルコール検査体制の不備及び社内安全管理体制が不十分であったことも判明した。

公共交通を担う航空運送事業者である貴社において、このような不適切な行為等が行われたことは極めて遺憾であり、厳重に注意する。

ついては、今後、このような事態が起こらないよう、本事案が発生した原因を調査し、必要な再発防止策を検討の上、令和元年7月5日までに文書にて報告されたい。

### 乗務前のアルコール検査体制の不備及び不十分な安全管理体制

- 運航乗務員は、試験飛行等を実施する場合のアルコール検査の手順が、定期便とは異なることを承知していたが、試験飛行の実施に意識が傾注したため、認識が希薄となり、アルコール検査の実施を失念した。
- 運航乗務員が実施するアルコール検査を確認する立場である乗務管理担当者が定められた時間に運航乗務員への電話連絡を行っていなかった。また、同担当者は、運航乗務員がアルコール検査を実施せずに運航を開始したことを認識していたが、責任者への報告を行わなかった。
- すべての運航便に対してアルコール検査が確実に実施されるための対策が不十分であった。

国空航第 375 号  
令和元年6月14日

バニラ・エア株式会社機長 あて

国土交通省航空局安全部  
運航安全課長 平井 一彦

乗務前アルコール検査の未実施事案について（文書警告）

平成31年4月8日、貴殿はVNL9051便に機長として乗務した際、乗務前のアルコール検知器を使用した検査を失念して当該便に乗務した。

航空法（昭和27年法律第231号）第104条第1項の規定に基づき認可されたバニラ・エア株式会社の運航規程は、運航乗務員に対し、一連の飛行前においてアルコール検査を行い、酒気帯びの有無を確認することを義務付けているが、貴殿の行為はこの規定に違反するものである。

また、他社における飲酒に起因する不適切事案を受けて国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対し飲酒に関する航空法等の遵守の徹底を指示（平成30年11月1日付国官参事第800号）、運航乗務員に対する乗務前の飲酒に関する管理の強化等の指示（平成30年11月29日付国官参事第921号）等を相次いで実施し、航空安全に対する国民の信頼を早急に回復させなければならない状況において、本事案を発生させたことは、アルコールの影響の有無を適確に確認することが安全確保上重要であるという意識が希薄であったと言わざるを得ず、不適切である。

さらに、貴殿は機長として運航乗務員の健康状態を確認する責務を有しているにもかかわらず、貴殿及び同乗の副操縦士が実施すべき乗務前のアルコール検査を失念したことは非難に値する。

以上のことから、貴殿の行為は航空法第30条第2号に定める「重大な過失」に該当する行為であると認められるため、同様の事案を二度と再発させることのないよう、ここに警告する。

以上

国空航第 375 号  
令和元年6月14日

バニラ・エア株式会社副操縦士 あて

国土交通省航空局安全部  
運航安全課長 平井 一彦

乗務前アルコール検査の未実施事案について（文書注意）

平成31年4月8日、貴殿はVNL9051便に副操縦士として乗務した際、乗務前のアルコール検知器を使用した検査を失念して当該便に乗務した。

航空法（昭和27年法律第231号）第104条第1項の規定に基づき認可されたバニラ・エア株式会社の運航規程は、運航乗務員に対し、一連の飛行前においてアルコール検査を行い、酒気帯びの有無を確認することを義務付けているが、貴殿の行為はこの規定に違反するものである。

また、他社における飲酒に起因する不適切事案を受けて国土交通省航空局から定期航空運送事業者に対し飲酒に関する航空法等の遵守の徹底を指示（平成30年11月1日付国官参事第800号）、運航乗務員に対する乗務前の飲酒に関する管理の強化等の指示（平成30年11月29日付国官参事第921号）等を相次いで実施し、航空安全に対する国民の信頼を早急に回復させなければならない状況において、本事案を発生させたことは、アルコールの影響の有無を適確に確認することが安全確保上重要であるという意識が希薄であったと言わざるを得ず、不適切である。

以上のことから、貴殿の行為は航空法第30条第2号に定める「重大な過失」に該当する行為であると認められるため、同様の事案を二度と再発させることのないよう、ここに注意する。

以上

## 処 分 書

株式会社エアーアジアパン 元副操縦士 あて

貴殿に対し、次のとおり処分する。

## 主 文

航空法（昭和27年法律第231号）第30条の規定に基づき、令和元年6月14日から令和元年9月11日までの90日間、航空業務の停止を命ずる。

## 理 由

貴殿は、平成31年3月15日0時55分に出発予定のANA821便に副操縦士として乗務するため、同年3月14日深夜に乗務前のアルコール検査を行ったところ、同検査において、「航空機乗組員の飲酒による運航への影響について（平成31年1月31日付国空航第2278号）」において酒精飲料の影響によって正常な運航ができないおそれがある状態として規定されている呼気中のアルコール濃度を大きく超過するアルコールが検知された。当該便は乗員交替により遅延して出発した。

株式会社エアーアジアパンでは、航空法第104条第1項の規定に基づき認可された運航規程により乗務に影響する一切の飲酒を禁止するとともに、同社は貴殿を含む運航乗務員に対し乗務前におけるアルコールの適正な摂取量に関する教育や周知を行っていた。しかしながら、貴殿は、同社が教育や周知していたアルコールの適正な摂取量を十分に理解せず、当該出頭日の前日及び当日に過度な飲酒を行っていた結果、前述のとおり呼気中のアルコール濃度が検出され、乗務を交代するに至った。これは、運航規程に違反する行為であるとともに、同社の検査体制が万一適切に機能しなかった場合にはアルコールの影響により航空機の正常な運航ができない状態で乗務して航空安全に重大な支障を及ぼした可能性がある行為である。

また、昨今、飲酒に起因する不適切な事案が連続して発生し、本年2月の飲酒事案を受けて同社が嚴重注意（平成31年3月8日付国官参事第1459号）を受けるなど、航空の安全に対する信頼が揺らいでいる状況の中、貴殿が過度な飲酒に起因する不適切な事案を発生させたことは、航空の安全に対する社会的信頼を損なうものであると認められる。

さらに、貴殿は、事案発生後も同社の聴取において虚偽の説明をして隠蔽を図ろうしていた。

以上の行為は、航空法第30条第2号に規定する航空従事者としての職務を行うに当たっての非行に該当するとともに、航空安全に支障を及ぼす可能性のある非常に重大な行為であった。

令和元年6月14日

国土交通大臣 石井 啓一

## 教示

- 1 この処分について不服がある場合は、この処分があったことを知った日の翌日から起算して3箇月以内に、国土交通大臣に対して審査請求をすることができます。
- 2 この処分については、上記1の審査請求のほか、この処分があったことを知った日の翌日から起算して6箇月以内に、国を被告として（訴訟において国を代表する者は法務大臣となります。）、処分の取消しの訴えを提起することができます。なお、上記1の審査請求をした場合には、処分の取消しの訴えは、その審査請求に対する裁決があったことを知った日の翌日から起算して6箇月以内に提起することができます。
- 3 ただし、上記の期間が経過する前に、この処分（審査請求をした場合には、その審査請求に対する裁決）があった日の翌日から起算して1年を経過した場合は、審査請求をすることや処分の取消しの訴えを提起することができなくなります。なお、正当な理由があるときは、上記の期間やこの処分（審査請求をした場合には、その審査請求に対する裁決）があった日の翌日から起算して1年を経過した後であっても審査請求をすることや処分の取消しの訴えを提起することが認められる場合があります。