

## 令和7年度メール便運送業務仕様書

- 1 件 名 令和7年度メール便運送業務
- 2 履行場所 日本国内
- 3 履行期間 令和7年4月1日から令和8年3月31日まで
- 4 予定数量

(単位 個)

区 分	県内	県外	合計
200g以内	25,798	1,618	27,416
200g超400g以内	4,929	135	5,064
400g超600g以内	567	12	579
600g超800g以内	414	47	461
800g超1kg以内	82	13	95
合 計	31,790	1,825	33,615

### 5 業務内容

#### (1) 荷物

ア 荷物1個あたりの大きさは三辺が34×25×3センチメートル以内、かつ、重量が1キログラム以下のものとし、運送対象物は書類(資料、刊行物、ポスター、ちらし、様式類、帳票等)、電磁的記録媒体(CD-ROM等)等とする。

イ 法令により運送が禁止されている物のほか、有価証券等の貴重品、腐敗・変性しやすい物、危険物、包装に適さない物等の運送は行わないものとする。

#### (2) 運送の引受

ア 毎日(土、日、祝日、12月29日から1月3日までの間を除く。)午後3時30分から4時までの間に、兵庫県庁第1号館1階の兵庫県総務部法務文書課において、荷物を引き受けるものとする。

イ 差出人は、荷物を運送に適するよう荷造りし、受取人及び差出人の氏名又は名称、住所、郵便番号等を荷物の外装に記載し、又は表示するものとする。

ウ イの荷物の外装への記載又は表示以外にバーコードシールの貼付等が必要な場合は、全て運送請負者において作成、貼付等するものとする。

#### (3) 荷物の配達

ア 荷物の標準引渡し予定日は、その運送距離に応じ、遅くとも運送引受日から起算して次により算定した期間が経過した日とする。ただし、交通事情による遅延、山間、離島等でこれにより難しい場合は、運送引受時あらかじめ、その旨を差出人に連絡し、指図を受けるものとする。

最初の400キロメートル 3日(ただし、兵庫県、大阪府及び京都府内については2日)

最初の400キロメートルを超える運送距離400キロメートルまでごと 1日

イ 荷物は、直接引渡しは要せず、受取人の郵便受箱等に投函することで足りるものとする。

ウ 荷物が配達先の郵便受箱等に入らないとき又はその他の事由により郵便受箱等に配達できないときは、荷物の外装に表示された受取人の住宅等に配達するものとし、受取人不在の場合、荷物の引渡しをしようとした日時、問合せ先電話番号、その他荷物の引渡しに必要な事項を記載した不在連絡票を差し置いた上、営業所、その他事業所で1週間、荷物を保管するものとする。

エ 受取人を確知することができないとき、又は受取人が荷物の受取を怠り、拒んだときは、遅滞なく、差出人に、荷物を返却するものとし、その費用は当該荷物の運送料を充当するものとする。

#### (4) 連絡輸送又は利用輸送

運送請負者は、差出人の利益に反しない限り、引き受けた荷物を他の運送機関と連絡して、又は他の貨物自動車運送事業者の行う運送若しくは他の運送機関を利用して運送する(一括下請負に該当するような場合は除く。)

ことができるものとする。ただし、この場合においても運送上の責任は、兵庫県と直接契約を締結した運送請負者が負うものとする。

(5) 差出人の指図

ア 差出人は、荷物の外装に荷物の取扱い上の注意などを記載又は表示し、指図することができるものとする。

イ 差出人は、荷物の引渡し後であっても、必要があるときは、荷物の運送の中止、返送、転送その他の処分につき指図をすることができるものとする。

ウ 荷物の滅失、き損又は配達の遅延などの事故が生じたときは、直ちに差出人に連絡し、その指図を受けるものとする。

(6) 環境への配慮

運送請負者は、別紙、兵庫県環境配慮型製品調達方針に基づく環境配慮を行うものとする。

# 兵庫県環境配慮型製品調達方針

## (グリーン調達方針)

令和6年2月改定

# 環境配慮型調達方針

## I 意義・目的

地球温暖化問題や廃棄物問題など、今日の環境問題はその原因が大量生産、大量消費、大量廃棄を前提とした生産と消費の構造に根ざしており、その解決には、経済社会のあり方そのものを環境負荷の少ない持続的発展が可能なものに変革していくことが不可欠である。

このため、あらゆる分野において環境負荷の低減に努めていく必要があるが、このような中で、我々の生活や経済活動を支える物品及び役務に伴う環境負荷についてもこれを低減していくことが急務となっており、環境負荷の低減に資する原材料、部品、製品及び役務(以下「環境物品等」という。)への需要の転換を促進していかななければならない。

環境物品等への需要の転換を進めるためには、環境物品等の供給を促進するための施策とともに、環境物品等の優先的購入を促進することによる需要面からの取組を合わせて講じることが重要である。環境物品等の優先的購入は、これらの物品等の市場の形成、開発の促進に寄与し、それが更なる環境物品等の購入を促進するという、継続的改善を伴った波及効果を市場にもたらすものである。

また、環境物品等の優先的購入は誰もが身近な課題として積極的に取り組む必要があるものであり、調達主体がより広範な環境保全活動を行う第一歩となるものである。

兵庫県では、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」〔通称「グリーン購入法」〕(平成12年法律第100号)第10条第1項の規定に基づき環境物品等の調達の推進を図るための方針としてこの方針を定め、庁内におけるグリーン購入の一層の推進を図るものとする。

## II 基本原則

### 1 資源採取から製造、流通、使用、廃棄までの製品のライフサイクル全体を通して生じる環境負荷が相対的に小さいものを調達する。

また、環境負荷の大小の判断に当たっては以下の事項を考慮する。

- (1) 環境や人の健康に被害を与えるような物質の使用及び放出が従前より削減されていること。  
すなわち、オゾン層破壊物質、重金属、有機塩素化合物等、環境中に放出されると環境や人の健康への被害を生ずるおそれのある物質を使用していないか、使用量を削減しているかどうかを考慮する。
- (2) 資源やエネルギーの消費が少ないこと。  
すなわち、少ない資源や、エネルギーで製造され、また、流通段階や使用中に資源やエネルギー消費量が少ないかどうかを考慮する。
- (3) 資源を持続可能な方法で採取し、有効利用していること。
- (4) 再生された素材や再使用された部位・部品を多く使用していること。
- (5) 長期使用が可能なこと。  
すなわち、耐久消費財などについて、修理や部品交換の容易さ、保守・修理サービス期間の長さ、機能拡張性などを考慮する。
- (6) 再使用が可能なこと。  
すなわち、再使用が可能なように設計され、購入者が容易に利用できる回収・リサイクルシステムが有るかどうかを考慮する。
- (7) リサイクルが可能なこと。  
すなわち、リサイクルしやすい素材を使用しているか、素材ごとに分離・分解・分別が容易な設計がされているか、購入者が容易に利用できる回収・リサイクルシステムがあるかどうかを考慮する。
- (8) 処理や処分が容易なこと。  
すなわち、焼却や埋立処分による環境負荷を相対的に小さいものとなるように配慮して設計されているかどうかを考慮する。

### 2 環境保全に積極的な事業者により製造され、販売されている製品・サービスを調達する。

すなわち、製品そのものについての環境負荷を考慮することに加えて、その製品を製造、販売している事業者が、環境に関する法令や規制を遵守することはもちろん、環境に関する経営方針や体制を持ち、適切な環境管理・監査を行い、環境に関する情報を公開し環境保全に積極的に取り組んでいるかどうかを考慮する。

### 3 製品や製造・販売・サービス事業者に関する環境情報を積極的に入手・活用して調達する。

## III 特定調達品目

重点的に調達を推進すべき環境物品等の種類及びその判断基準並びに当該基準を満たす物品等の調達の推進に関する基本的事項を別記のとおりとする。

## IV 調達の目標

紙類及び文具類(特定調達品目に該当するものに限る)を購入するに当たっては、原則として100%環境配慮型製品とする。

## 別 記

### 1. 定 義

この別記において、「判断の基準」、「配慮事項」の定義は、下記のとおりとする。

「判断の基準」： 「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」第6条第2項第2号に規定する特定調達物品等であるための基準

「配慮事項」： 特定調達物品等であるための要件ではないが、特定調達物品等を調達するに当たって、更に配慮することが望ましい事項

## 輸配送

### (1) 品目及び判断の基準等

輸配送	<p><b>【判断の基準】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>①エネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に係る取組効果の把握が定期的に行われていること。</li><li>②環境保全のための仕組み・体制が整備されていること。</li><li>③エコドライブを推進するための措置が講じられていること。</li><li>④大気汚染物質の排出削減、エネルギー効率を維持する等の環境の保全の観点から車両の点検・整備を実施していること。</li><li>⑤モーダルシフトを実施していること。</li><li>⑥輸配送効率の向上のための措置が講じられていること。</li><li>⑦上記①については使用実態、取組効果の数値が、上記②から⑥については実施の有無がウェブサイトを始め環境報告書等により公表され、容易に確認できること、又は第三者により客観的な立場から審査されていること。</li></ul> <p><b>【配慮事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>①エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和54年法律第49号）に基づく「貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する貨物輸送事業者の判断の基準」（平成18年経済産業省・国土交通省告示第7号及び「貨物の輸送に係る電気の需要の平準化に資する措置に関する電気使用貨物輸送事業者の指針」（平成26年経済産業省・国土交通省告示第2号）を踏まえ、輸配送におけるエネルギーの使用の合理化及び電気の需要の平準化に資する措置の適切かつ有効な実施が図られていること。</li><li>②電動車等又は低燃費・低公害車の導入目標を設定するとともに、導入を推進していること。また、可能な限り電動車等又は低燃費・低公害車による輸配送が実施されていること。</li><li>③輸配送に使用する車両台数を削減するため積載率の向上が図られていること。</li><li>④輸配送回数を削減するために共同輸配送が実施されていること。</li><li>⑤再配達を削減するための取組が実施されていること。</li><li>⑥エコドライブを推進するための装置が可能な限り導入されていること。</li><li>⑦道路交通情報通信システム（VICS）対応カーナビゲーションシステムや自動料金収受システム（ETC）等、高度道路交通システム（ITS）の導入に努めていること。</li><li>⑧販売されている宅配便、小包郵便物等の包装用品については、再生利用の容易さ及び廃棄時の負荷低減に配慮されていること。</li><li>⑨搬送時の梱包物の型崩れ・荷崩れを防止するプラスチック製フィルムの代替として、繰り返し使用可能な荷崩れ等防止ベルトの活用に努めていること。</li><li>⑩事業所、集配拠点等の施設におけるエネルギー使用実態の把握を行うとともに、当該施設におけるエネルギー使用量の削減に努めていること。</li><li>⑪契約により輸配送業務の一部を行う者に対して、可能な限り環境負荷低減に向けた取組を実施するよう要請するものとする。</li><li>⑫自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成4年6月3日法律第70号）の対策地域を走行する輸配送にあつては、可能な限り排出基準を満たした自動車による輸配送が行われていること。</li></ul>
-----	--

- 備考) 1 本項の判断の基準の対象とする「輸配送」とは、国内向けの信書、宅配便、小包郵便物（一般、冊子等）及びメール便をいう。
- ア. 「信書」とは、特定の受取人に対し、差出人の意思を表示し、又は事実を通知する文書をいう。
- イ. 「宅配便」とは、一般貨物自動車運送事業の特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる貨物の運送及び利用運送事業の鉄道貨物運送、内航海運、貨物自動車運送、航空貨物運送のいずれか又はこれらを組み合わせて利用する運送であって、重量 30kg 以下の一口一個の貨物をいう。
- ウ. 「メール便」とは、書籍、雑誌、商品目録等比較的軽量の荷物を荷送人から引き受け、それらを荷受人の郵便受箱等に投函することにより運送行為を終了する運送サービスであって、重量 1kg 以下の一口一冊の貨物をいう。
- 2 「環境保全のための仕組み・体制の整備」とは、環境に関する計画・目標を策定するとともに、当該計画等の実施体制を定め、環境保全に向けた取組を推進することをいう。
- 3 「エコドライブ」とは、エコドライブ普及連絡会作成「エコドライブ 10 のすすめ」令和 2 年 1 月に基づく運転をいう。
- (参考) ①自分の燃費を把握しよう②ふんわりアクセル『e スタート』③車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転④減速時は早めにアクセルを離そう⑤エアコンの使用は適切に⑥ムダなアイドリングはやめよう⑦渋滞を避け、余裕をもって出発しよう⑧タイヤの空気圧から始める点検・整備⑨不要な荷物はおろそう⑩走行の妨げとなる駐車はやめよう
- 4 判断の基準③の「エコドライブを推進するための措置」とは、次の要件を全て満たすことをいう。
- ア. エコドライブについて運転者への周知がなされていること。
- イ. エコドライブに係る管理責任者の設置、マニュアルの作成（既存マニュアルの活用を含む）、エコドライブの推進体制を整備していること。
- ウ. エコドライブに係る教育・研修等を実施していること。
- エ. 運行記録を運転者別・車種別等の適切な単位で把握し、エネルギーの使用の管理を行っていること。
- 5 判断の基準④の「車両の点検・整備」とは、日常点検、定期点検の実施等道路運送車両法等において規定されている事項を遵守するほか、車両のエネルギー効率を維持する等環境の保全を目的に、別表に示した点検・整備項目に係る自主的な管理基準を定め、実施していることをいう。
- 6 「モーダルシフト」とは、貨物輸送において、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運の活用により、輸送機関（モード）の転換（シフト）を図ることをいう。ただし、その主業務が幹線輸送を伴わない場合は、判断の基準⑤を適用しない。
- 7 判断の基準⑥の「輸配送効率の向上のための措置」とは、次の要件を全て満たすことをいう。
- ア. エネルギーの使用に関して効率的な輸配送経路を事前を選択し、運転者に周知していること。
- イ. 渋滞情報等を把握することにより、適切な輸配送経路を選択できる仕組みを有していること。
- ウ. 輸配送量、地域の特性に応じた適正車種の選択をしていること。
- エ. 輸配送先、輸配送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分け、全体として輸配送距離を短縮していること。
- 8 「環境報告書」とは、環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律（平成 16 年法律 77 号）第 2 条第 4 項に規定する環境報告書をいう。
- 9 配慮事項②の「電動車等又は低燃費・低公害車」とは、本基本方針に示した「13-1 自動車」を対象とする。
- 10 「契約により輸配送業務の一部を行う者」とは、本項の役務の対象となる輸配送業務の一部を当該役務の提供者のために実施するものをいう。

## 車両のエネルギー効率の維持等環境の保全に係る点検・整備項目

<b>【点検・整備の推進体制】</b>	
<input type="checkbox"/>	点検・整備は、明示された実施計画に基づき、その結果を把握し、記録として残していること。
<input type="checkbox"/>	点検・整備結果に基づき、点検・整備体制や取組内容について見直しを行う仕組みを有すること。
<b>【車両の適切な点検・整備】</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	点検・整備を整備事業者に依頼するに当たっては、車両の状態を日常から把握し、その状況について伝えていること。
<input checked="" type="checkbox"/>	目視により黒煙が増加してきたと判断された場合には、点検・整備を実施していること。
<input checked="" type="checkbox"/>	フロン類の大気中への放出を抑制するため、カーエアコンの効き具合等により、エアコンガスが減っている（漏れている）と判断された場合には、カーエアコンの点検・整備を実施していること。
<b>【自主的な管理基準による点検・整備】</b>	
<b>（エア・クリーナ・エレメント関連）</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	エア・クリーナ・エレメントの清掃・交換に当たっては、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。
<b>（エンジンオイル関連）</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	エンジンオイルの交換に当たっては、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。
<input checked="" type="checkbox"/>	エンジンオイルフィルタの交換に当たっては、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。
<b>（燃料装置関連）</b>	
<input type="checkbox"/>	燃料装置のオーバーホールや交換に当たっては、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。
<b>（排出ガス減少装置関連）</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	排出ガス減少装置（DPF、酸化触媒）の点検に当たっては、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。
<b>（その他）</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	タイヤの空気圧の点検・調整は、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、空気圧の測定に基づき実施していること。
<input type="checkbox"/>	トランスミッションオイルの漏れの点検は、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。
<input type="checkbox"/>	トランスミッションオイルの交換は、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。
<input type="checkbox"/>	デファレンシャルオイルの漏れの点検は、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。
<input type="checkbox"/>	デファレンシャルオイルの交換は、メーカーのメンテナンスノート等を参考に、走行距離又は使用期間による自主的な管理基準を設定し、実施していること。

注：「■」は車両の点検・整備に当たって必ず実施すべき項目

「□」は車両の点検・整備に当たって実施するよう努めるべき項目