

質 疑 応 答 書

件名 地下鉄南北線 3000 系台車製造

※回答は、制限付き一般競争入札参加者募集要領の別記 4 (5) 及び (6) により行います。

		整理番号	3	系	台	車	1
質 問 事 項		回 答					
	1. 「14. 2. 2(b) ゴム類については、快適な乗り心地を考慮した弾性を有し、耐油性、耐候性に優れ、塑性変形、経年変化が少ないものとする。」について、快適な乗り心地の判断基準を教えてください。	乗り心地レベルによる評価を基準とします。					
	2. 「14. 2. 5(e) 加減板等による輪重調整を在姿状態で容易にできる構造とする。」について、車両在姿で加減板調整をするため、軸ばね座上部に治具を設置可能な構造とすることを検討していますが、車体との隙間がどの程度確保される見込みか、教えてください。	台車製造特記仕様書「1. 1. 10 設計及び試験の調整」に示す関係者と設計上必要な調整により決まります。					
	3. 「14. 2. 5(f) 加減板等による空気ばね上面高さ調整を在姿状態で容易にできる構造とし、」について、車体リフティングジャッキ等で部品・配線・配管を分解せずに、車体を少し持ち上げた状態で、空気ばね下に加減板を挿入することで良いか、もしくは、車体リフティングジャッキのない平場においても、治具等を用いることで、車両在姿で空気ばね加減板の調整が可能でなければならないのか、教えてください。	車体リフティングジャッキのない平場においても、治具等を用いることで、車両在姿で空気ばね加減板の調整が可能な状態です。					
	4. 「14. 2. 5(h) (1) (ハ) パンク時においても南北線の路線を安全に走行できる構造とする。」について、1 両 2 台車パンク状態を想定するか、1 両 1 台車パンクを想定しているのか、教えてください。	パンク時とは 1 両 1 台車パンク状態及び 1 両 2 台車パンク状態とします。					

注 1 この質疑応答書は、仕様書に対して質問がある場合（入札・見積に必要な事項に限る。）にのみ提出して下さい。

注 2 受付期間を過ぎた場合は、受理しません。