

Q & A よくあるご質問

タイヤを上手に使っていただくために！

正しい使い方について

Q スタッドレスタイヤは、いつ頃装着すればいいの？

A 気温によってタイヤのブレーキ性能は変動します。雪が降ってきてからではなく、気温が下がってきた頃に、スタッドレスタイヤを装着することをおすすめいたします。



Q スタッドレスタイヤに交換したら、それまで履いていた夏タイヤはどうすればいいの？

A 雨や水を避けるため、袋などで覆った上で、直射日光を避けて涼しいところに保管しましょう。ホイールを付けたまま保管する場合には、タイヤの空気圧を使用時の1/2程度に下げてください。床面に置いて保管する場合は、床面の汚れ防止のため段ボール等厚い敷物をご使用ください。



※タイヤ保管については当カタログのP.25をご参照ください。

Q スタッドレスタイヤとタイヤチェーン、どんな違いがあるの？

A スタッドレスタイヤ装着時には、タイヤチェーン装着時のような“不快な揺れ”がないので、長距離のドライブでも快適にお過ごしいただけます。また、チェーンのように付け外しの手間もないため、ドライブ中に雪が降り始めたとしても、慌てることなく安心感をもって運転を続けられます。

面倒



Q スタッドレスタイヤは、雪道以外でも走っていいの？

A スタッドレスタイヤは、雪が積もった路面や凍った路面だけでなく、乾いた路面や雨の日の濡れた路面にも対応しています。



スタッドレスタイヤはさまざまな状態の路面に対応可能です

Q スタッドレスタイヤならチェーンはもういらないですか？

A タイヤサイズに適合するチェーンを緊急脱出用として用意しておくことをおすすめします。また、チェーン規制が発令された場合はスタッドレスタイヤであっても通行できない場合があります、チェーン装着が必要となります。

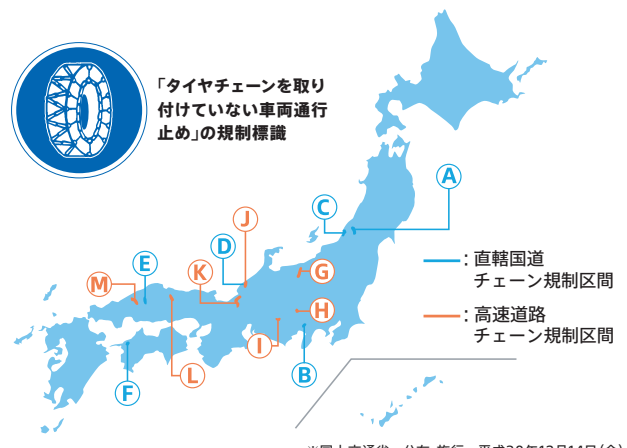


「大雪特別警報」や「緊急発表」など、異例の大雪が降った際にタイヤチェーンの装着を義務付けるチェーン規制省令が平成30年12月14日から施行されました。

急な上り下りがある峠などで、過去に雪による立ち往生や通行止めが起こった場所の中で、タイヤチェーンを着脱できる場所や通行止めが解除されるまで待機できる場所がある右記13区間が対象となります。



「タイヤチェーンを取り付けていない車両通行止め」の規制標識



※国土交通省 公布・施行：平成30年12月14日（金）

平成30年度 チェーン規制箇所一覧

直轄国道

都道府県	路線番号	箇所名	区間	延長(km)
A 山形県	112	月山道路	西川町月山沢～鶴岡市田麦俣	15.2
B 山梨県・静岡県	138	山中湖・須走	山梨県山中湖村平野～静岡県小山町須走字御堂口	8.2
C 新潟県	7	大須戸～上大鳥	村上市大須戸～村上市上大鳥	15.3
D 福井県	8	石川県境～坂井市	あわら市熊坂～あわら市笹岡	3.2
E 広島県・島根県	54	赤名峠	広島県三次市布野町横谷～島根県飯南町上赤名	2.5
F 愛媛県	56	鳥坂峠	西予市宇和町～大洲市北沢	7.0

高速道路

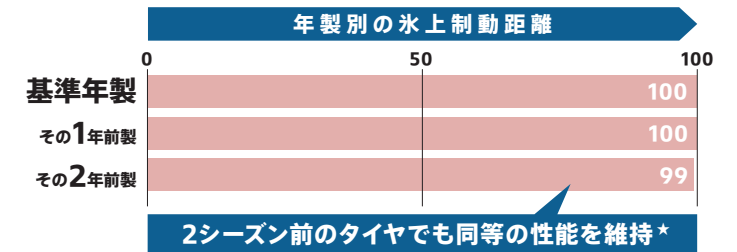
都道府県	路線番号	箇所名	区間	延長(km)
G 新潟県・長野県	E18	上信越道	信濃町IC～新井PA(上り線)	24.5
H 山梨県	E20	中央道	須玉IC～長坂IC	8.7
I 長野県	E19	中央道	飯田山本IC～園原IC	9.6
J 石川県・福井県	E8	北陸道	丸岡IC～加賀IC	17.8
K 福井県・滋賀県	E8	北陸道	木之本IC～今庄IC	44.7
L 岡山県・鳥取県	E73	米子道	湯原IC～江府IC	33.3
M 広島県・島根県	E74	浜田道	大朝IC～旭IC	26.6

出典：国土交通省ホームページ <https://www.mlit.go.jp/road/bosai/fuyumichi/tirechains.html>

性能について

Q スタッドレスタイヤは製造から販売までの在庫期間中に性能変化しますか？

A 適正に保管された新品スタッドレスタイヤは、2シーズンは同等の性能を保つことが確認されています。(タイヤ公正取引協議会 共催試験)



★試験条件：試験時期は2018年12月～2019年11月、それぞれのタイヤメーカーの試験場またはアイスリンクで、タイヤ公正取引協議会のもと試験実施。検証に用いたタイヤは2018年を基準年として氷上制動距離を指数化。【検証参加メーカーと商品名(順不同)】株式会社ブリヂストンのBLIZZAK VRX、住友ゴム工業株式会社のWINTER MAXX 02、横浜ゴム株式会社のiceGUARD iG50 PLUS、TOYO TIRE株式会社のOBSERVE GARIT GIZ、日本ミシュランタイヤ株式会社のX-ICE3+、日本グッドイヤー株式会社のICE NAVI 6

Q スタッドレスタイヤの性能は、どうなると低下するの？

A 使用を開始した時から性能は低下していきます。特に、走行による偏摩耗やトレッドゴムの硬化に伴って性能は低下しやすくなります。

- トレッドが偏摩耗していると、均一に接地できなくなるので、氷上性能が低下します。偏摩耗しないように適宜位置交換(ローテーション)をすることが大切です。

- スタッドレスタイヤが氷上ですべりにくいのは、やわらかいゴムが路面に密着するからです。ゴムが硬くなったら、溝があっても十分な氷上での効きは得られなくなります。ブリザックのゴムについては、当カタログのP.33～P.34をご参照ください。※車両から取り外した後の保管状態が適正でない場合にも、性能は低下します。(タイヤ保管については当カタログのP.25をご参照ください)

スタッドレス タイヤ

点検 冬道には[ゆとりの運転]と[ブリザック]

スタッドレスタイヤの状態を正しく把握してください

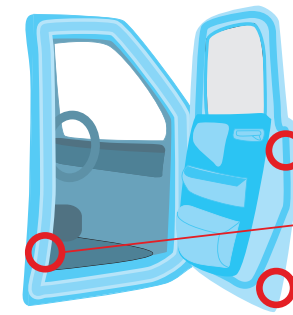


Check1

月に1度の空気圧点検

タイヤの空気は、夏の保管中や冬の使用中に、自然に減少していきます。空気圧が適正値よりも低いと燃費が悪化したり、異常摩耗が発生しやすくなり、タイヤ本来の性能を十分に発揮できない場合があります。逆に高すぎても良いというわけではありません。スタッドレスタイヤの性能を十分に発揮させるためには、適正空気圧で使うことが大切です。

※ロープロファイルタイヤは空気圧不足が見た目ではわかりづらいので、小まめな点検が必要です。



適正空気圧はクルマの運転席側のドア付近もしくは給油口(輸入車)に書かれているので、しっかり確認しましょう。

タイヤ空気圧(kPa(kg/cm ²))		
タイヤサイズ	前・後輪	
000/00X00 00X	000 {0.0}	
応急用タイヤ		
000/00X00 00X	000 {0.0}	
00000	0X	

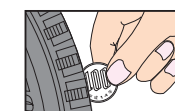
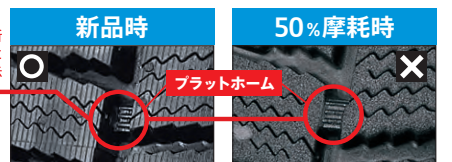
Check2

残り溝の定期点検

スタッドレスタイヤは、溝の深さが50%に減りプラットホームが露出すると冬タイヤとしては使用できなくなります。プラットホームはタイヤサイド部の4ヶ所(90度間隔)に表示された矢印(→)が示すトレッド(接地)面の溝内にあります。定期的に点検しましょう。



サイド部の4ヶ所(90度間隔)に矢印(→)で表示



ブリザックの残り溝のチェックは、100円玉を使って簡単に行うことができます。100円玉を溝に差し込んで「1」の字が見えたら、残り溝が半分以下になったことの「目安」となります。*

※タイヤサイズによって、溝の深さは多少異なります。

冬道は、 ゆとりの 運転を

積雪・雪質・凍結状況に応じた、適切な運転を心がけてください。

- 急発進は避け、タイヤを空転させないようにゆっくりと。
- ブレーキは早めに、急ブレーキは避け、エンジンブレーキを上手に。
- ブレーキは一度に踏み込まずに、ソフトに。
- 急ハンドルは避け、スムーズなハンドル操作を。



冬道の安心・安全を守る スタッドレスタイヤ

雪があまり降らない地域だからこそ、冬場の路面凍結や、突然の大雪に備え、性能の高いスタッドレスタイヤを準備しておくことが重要です。

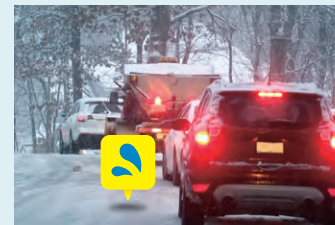
ヒヤリとする冬道の運転



坂道
下り坂、思いのほか車が止まらずヒヤリ!! エンジンブレーキを使い低速での運転を心がけましょう。

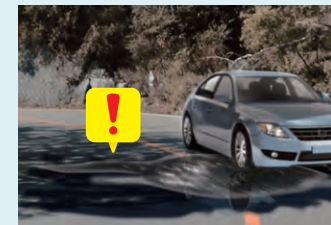


カーブ
ブレーキを踏んだままのカーブでスリップ、ヒヤリ! 特に冬道は減速してからハンドルを切ることが安全のポイントです。



急ブレーキ
いつもの車間距離ブレーキでヒヤリ!! いつもの倍以上の車間距離を取りましょう。

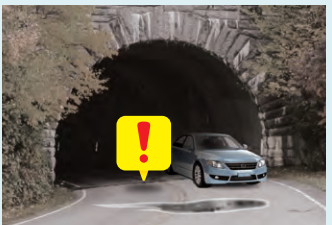
身近に潜む、“凍結路面”に注意



日陰
特に日陰には氷が融けずに残っていることが多いため注意が必要です。



橋の上
吹きさらしの路面は凍結の可能性が高くなります。橋=アイスバーンと心得ましょう。



トンネルの出入り口
トンネルの出口は、眼の明暗順応で先の状況が見えにくいため、路面状況の変化を予測したドライビングが必要です。



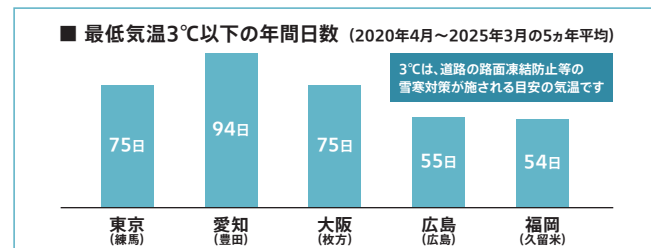
冬道にスタッドレスタイヤが必要な理由



- 雪が降った日はもちろん、翌日以降も路面は**すべりやすい**恐れがあります。
- 雪が降らなくても、冬になったら凍結路面に**要注意!**

01

普段、雪が降らない地域でも 路面が凍結する日は意外と多い!



出典：気象庁ホームページ (https://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php) より抜粋 単位：日 各地の最低気温3℃以下日数 (2020年4月~2025年3月)

0℃にならなくても
最低気温3℃以下で
路面凍結の恐れがあります!

03

冬、雪は**突然**降ってくる!

夏用タイヤのままでは、すべってしまい危険な事故につながります。

2018年1~2月、都市部でも記録的な大雪が降りました。2025年には3月にも季節外れの雪が降るなど、異常気象による降雪は、事故や交通渋滞につながりやすいため、事前の備えが必要です。



02

夏用タイヤは凍結路面での性能が 冬用タイヤに比べると**極端に劣ります**

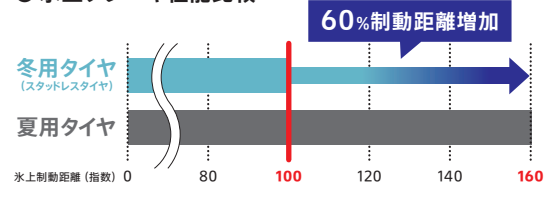
氷上ブレーキ性能比較 ※1



氷上コーナリング性能比較 ※2
氷上で曲がると (同じ速度 & タイミングで曲がる)



● 氷上ブレーキ性能比較 ※1



※1、※2の注釈はP.31をご覧ください。
※商品の個体差及び運転の仕方によって異なる場合がございます。※全ての商品について上記の性能・効果の発揮を一律に保証するものではありません。

04

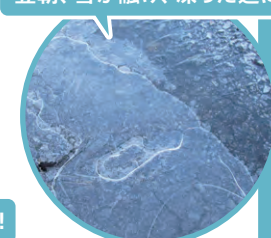
雪や雨は**水**▶**氷**に変化します

大雪や雨が降った日はもちろん、翌日以降も路面はすべりやすくなる恐れがあります。

路面に残った雨が氷に変わる!



翌朝、雪が融け、凍った道に!



積雪は1週間以上残ることも!

積雪・凍結道路で、すべり止めの措置をとらない運転は**法令違反**となります

冬場になると、道路の積雪や凍結により、ノーマルタイヤを装着した車両が立ち往生して、深刻な交通渋滞や通行止めを引き起こしています。



日々の冬道データの積み重ね

ブリヂストンでは各地域の冬道の路面データを日々収集しています。皆さまのより安心して安全な冬のドライブのために、日々のデータの蓄積から新たなタイヤ開発が始まります。



日本自動車タイヤ協会 (JATMA) による「冬用タイヤの必要性」ページはこちら
https://www.jatma.or.jp/tyre_user/winter_tires.html



冬用タイヤの必要性
— 冬には冬用タイヤの装着を —



装着率No1注釈

P.2の注釈	※1 2025年2月～3月に、全国の一般ドライバー 23,333人を対象に行ったインターネット調査。ブリヂストンタイヤソリューションジャパン株式会社が第三者の調査会社に委託して実施。
裏表紙の注釈	※1 2025年1月～2月に、札幌市、旭州市、青森市、盛岡市、秋田市の5地区において、二段無作為抽出法により抽出された乗用車（含む軽）を保有している一般世帯2,699人を直接訪問して、乗用車の装着スタッドレス銘柄を調査。ブリヂストンタイヤソリューションジャパン株式会社が第三者の調査会社に委託して実施。 ※2 2025年2月～3月に、札幌市においてタクシー営業車1,042台(法人846台、個人196台)を対象に、調査員が直接装着スタッドレス銘柄を調査。同一車のダブルカウントを避ける為、ナンバープレートも確認。ブリヂストンタイヤソリューションジャパン株式会社が第三者の調査会社に委託して実施。

BLIZZAK WZ-1性能注釈

P.8の注釈	※1■氷上ブレーキ性能比較【テスト条件】テスト場所：軽井沢風越公園アイスアリーナ（室内）／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社内テストドライバー／制動初速度：20km/h／氷路面温度：-1.2℃／タイヤサイズ：185/60R15 84Q／制動方法：ABSブレーキ／車両：ヤリスHV（6AA-MXPH10-2022）／排気量：1490cc／駆動方式：前輪駆動／空気圧：フロント 230kPa/リア 220kPa／乗員：2名乗車相当【計測方法】「自動車用タイヤの制動試験方法」（JATMA）に基づく【計測結果】「BLIZZAK WZ-1」：13.32m、「BLIZZAK VRX3」：15.00m ※2■氷上旋回平均ラップタイム比較【テスト条件】テスト場所：秋田県立スケート場（室内）／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社内テストドライバー／旋回半径：7m／氷路面温度：-0.5℃／タイヤサイズ：185/60R15 84Q／車両：ヤリスHV（6AA-MXPH10-2022）／排気量：1490cc／駆動方式：前輪駆動／空気圧：フロント 230kPa/リア 220kPa／乗員：2名乗車相当【計測方法】テストドライバーによる実地回走行のLAPタイムを計測。試験結果(1周の所要時間)のうち、最短の値と最長の値を除いた数値の平均を平均LAP値とする。【計測結果】「BLIZZAK WZ-1」：17.69sec、「BLIZZAK VRX3」：18.47sec
--------	---

BLIZZAK VRX3性能注釈

P.13の注釈	※1■氷上ブレーキ性能比較【テスト条件】テスト場所：東大和スケートセンター（室内）／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社内テストドライバー／制動初速度：20km/h／外気温：4.8℃／氷路面温度：-0.2℃／タイヤサイズ：195/65R15 91Q／リム：15×6.5J／制動方法：ABSブレーキ／車両：トヨタプリウス（DAA-ZVW51）／排気量：1790cc／駆動方式：前輪駆動／空気圧：フロント 250kPa/リア 240kPa／乗員：2名乗車相当【計測方法】制動距離計測装置により、一定速度からの制動距離を計測。制動距離を7回計測し、その最大値と最小値を削除した5個のデータを平均したものを。【計測結果】「BLIZZAK VRX2」：13.18m、「BLIZZAK VRX3」：16.11m制動距離差2.93m ※2■すり量分布図【テスト条件】テスト場所：当社技術センター室内試験機／タイヤサイズ：185/60R15 91Q／試験荷重：3.77kN／空気圧：230kPa／駆動力：0.754kN／試験方法：室内試験機上で転動させたタイヤに駆動力をかけ、タイヤ接地面に発生する変位を計測。 ※3■摩耗ライフ性能比較【テスト条件】タイヤサイズ：195/65R15 91Q／空気圧：240kPa（フロント、リア）／試験車両：DBA-ZR80G／排気量：1980cc／駆動方式：前輪駆動／試験距離：10000km／ローテーション：3,333km走行毎に2回実施 ※4【試験条件】試験方法：「VRX3」・「VRX2」・「VRX2非発泡ゴム」のタイヤを用い、各々を経過年見合いで促進劣化後タイヤ単体で氷上摩擦係数を計測。氷温：-2℃／試験場所：当社技術センター室内試験機
---------	--

BLIZZAK DM-V3性能注釈

P.16の注釈	※1■氷上ブレーキ性能比較【テスト条件】テスト場所：軽井沢風越公園アイスアリーナ（室内）／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社内テストドライバー／制動初速度：20km/h／外気温：10.5℃／氷路面温度：-3.0℃／タイヤサイズ：225/65R17 102Q(比較テスト品は5レンジですが、日本向け商品はQレンジに調整しています)／リム幅：7.0インチ／制動方法：ABSブレーキ／車両：ハリアー（DBA-ZSU65W）／排気量：1986cc／駆動方式：4輪駆動／空気圧：240kPa／乗員：2名乗車相当【計測方法】制動距離計測装置により、一定速度からの制動距離を計測。制動距離を7回計測し、その最大値と最小値を削除した5個のデータを平均したもの。【計測結果】「BLIZZAK DM-V3」：12.15m、「BLIZZAK DM-V2」：13.31m 制動距離差 1.16m ※2■ウェットブレーキ性能比較【テスト条件】テスト場所：ブリヂストンブルーピンググラウンド／路面の種類：アスファルト／ドライバー：社内テストドライバー／制動初速度：80km/h／水深：1mm／タイヤサイズ：225/65R17 102Q(比較テスト品は5レンジですが、日本向け商品はQレンジに調整しています)／リム幅：7.0インチ／制動方法：ABSブレーキ／車両：エクストレイル（DBA-NT32）／排気量：1997cc／駆動方式：4輪駆動／空気圧：フロント 230kPa/リア 210kPa／乗員：2名乗車相当【計測方法】制動距離計測装置により、一定速度からの制動距離を計測。制動距離を7回計測し、その最大値と最小値を削除した5個のデータを平均したもの。【計測結果】「BLIZZAK DM-V3」：37.84m、「BLIZZAK DM-V2」：40.05m 制動距離差 2.21m ※3■摩耗ライフ性能比較【テスト条件】タイヤサイズ：225/65R17 102Q(比較テスト品は5レンジですが、日本向け商品はQレンジに調整しています)／空気圧：フロント 230kPa/リア 210kPa／試験車両：エクストレイル（DBA-NT32）／排気量：1997cc／駆動方式：4輪駆動／試験距離：10000km／ローテーション：2500km走行毎に1回（計3回）実施。 ※4■すり量分布図【テスト条件】テスト場所：当社技術センター室内試験機／タイヤサイズ：225/65R17 102Q(比較テスト品は5レンジですが、日本向け商品はQレンジに調整しています)／試験荷重：4.75 k N／空気圧：230kPa／駆動力：0.950 k N／試験方法：室内試験機上で転動させたタイヤに駆動力をかけ、タイヤ接地面に発生する変位を計測。
---------	--

BLIZZAK VL10/VL10A性能注釈

P.21の注釈	※1■冬タイヤとしての摩耗ライフ性能比較【テスト条件】タイヤサイズ：(VL10) 195/80R15 107/105N (VL1) 195/80R15 107/105L／空気圧：フロント 350kPa/リア 425kPa／試験車両：トヨタ・ハイエース CBF-TRH200V／排気量：1998cc／駆動方式：後輪駆動／試験距離：10,600km／ローテーション有無：有（同一車両内の前後車軸毎にVL10とVL1を装着し、タイヤ装着位置は正のため、2,650km走行毎に計3回の左右ローテーションを実施） ※2■氷上ブレーキ性能比較【テスト条件】テスト場所：軽井沢風越公園アイスアリーナ（室内）／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社内テストドライバー／制動初速度：20km/h／外気温：7.3℃／氷路面温度：-2.5℃／タイヤサイズ：(VL10) 195/80R15 107/105N (VL1) 195/80R15 107/105L／リム：6J×15／制動方法：ABSブレーキ／試験車両：トヨタ・ハイエース QDF-GDH206V／排気量：2754cc／駆動方式：四輪駆動／空気圧：フロント 350kPa/リア 425kPa／乗員：1名／積載条件：1000kg【計測方法】両商品において、制動距離を5回測定し、制動距離を算出。 ※3■冬タイヤとしての摩耗ライフ性能比較【テスト条件】タイヤサイズ：(VL10A) 155/80R14 88/86N／リム：14×5J／空気圧：フロント 240kPa/リア 290kPa／試験車両：トヨタ・プロボックス 5BE-NCP160V／排気量：1490cc／駆動方式：前輪駆動／試験距離：10,600km／ローテーション有無：有（同一車両内の左右それぞれにVL10AとVL1を装着し、タイヤ装着位置間差は正のため2,650km走行毎に計3回の左右ローテーションを実施） ※4■氷上ブレーキ性能比較【テスト条件】テスト場所：軽井沢風越公園アイスアリーナ（室内）／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社内テストドライバー／制動初速度：20km/h／外気温：6.3℃／氷路面温度：-2.3℃／タイヤサイズ：(VL10A) 155/80R14 88/86N (VL1) 155/80R14 88/86N／リム：14×5J／制動方法：ABSブレーキ／試験車両：トヨタ・プロボックス 3BE-NCP165V／排気量：1490cc／駆動方式：四輪駆動／空気圧：フロント 240kPa/リア 290kPa／乗員：2名／積載条件：400kg【計測方法】両商品において、制動距離を5回測定し、制動距離を算出。
---------	--

BLIZZAK W989性能注釈

P.22の注釈	※1■冬タイヤとしての摩耗ライフ性能比較【テスト条件】タイヤサイズ：(W989) 195/75R15 109/107N (W979) 195/75R15 109/107L／リム：15×5J／空気圧：フロント 600kPa/リア 400kPa／試験車両：いすゞ エルフ TPG-NLR85AN／排気量：2990cc／駆動方式：後輪駆動／試験距離：10,000km／装着方法：同一車両内の左右それぞれにW989とW979を装着し、タイヤ装着位置間差は正のため2,500km走行毎に計3回の左右ローテーションを実施／評価方法：装着タイヤの平均摩耗ライフ比較（スレープ・ホームまでの長さで計測） ※2■氷上ブレーキ性能比較【テスト条件】テスト場所：ブリヂストン北海道ブルーピンググラウンド／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社内テストドライバー／制動初速度：20km/h／外気温：0.4℃／氷路面温度：-1.6℃／タイヤサイズ：(W989) 195/75R15 109/107N (W979) 195/75R15 109/107L／リム：15×5J／空気圧：フロント 600kPa/リア 400kPa／試験車両：いすゞ エルフ2tフルフラットロー（型式：TRG-NLR85AN）／排気量：2990cc／駆動方式：後輪駆動／制動方法：ABSブレーキ／乗員：2名／積載条件：2000kg【計測方法】両商品において、制動距離を5回測定し、平均制動距離を算出。
---------	---

スタッドレスタイヤ/夏用タイヤ性能比較

P.29の注釈	※1■氷上ブレーキ性能比較【テスト条件】テスト場所：秋田県立スケート場／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社内テストドライバー／制動初速度：30km/h／タイヤサイズ：185/60R15 84Q／リム：15×5.5J／制動方法：ABSブレーキ／車両：トヨタ アーク／排気量：1496cc／駆動方式：前輪駆動／空気圧：240kPa／乗員：2名乗車相当【計測方法】制動距離計測装置により、一定速度からの制動距離を計測。制動距離を5回計測したデータを平均したもの。【計測結果】スタッドレスタイヤ：26.3m／夏用タイヤ：42.7m※スタッドレスタイヤは「BLIZZAK VRX2」、夏用タイヤは「NEXTTR」。 ※2■氷上コーナリング性能比較【テスト条件】テスト場所：北海道ブリヂストンブルーピンググラウンド 氷上旋回路／ドライバー：社外テストドライバー／速度：20km/h／タイヤサイズ：185/60R15 84Q／リム：15×5.5J／車両：トヨタ アクア／排気量：1496cc／駆動方式：前輪駆動／空気圧：230kPa／乗員：1名乗車相当
---------	---

発泡ゴム性能注釈

P.34の注釈	※1【テスト条件】テスト場所：北海道ブリヂストンブルーピンググラウンド氷上ドーム／路面の種類：氷盤路面／ドライバー：社外テストドライバー／制動初速度：22km/h／タイヤサイズ：185/60R15 84Q／制動方法：ABSブレーキ／車両：ヤリスハイブリッド／排気量：1490cc／空気圧：フロント 250kPa/リア 240kPa／乗員：1名乗車相当
---------	---

経年による氷上性能比較

P.9／P.34の注釈	P.9※1／P.34※2【試験条件】試験方法：「WZ-1」・「VRX3」・「VRX2」・「VRX2非発泡ゴム」のタイヤを用い、各々を経過年見合いで促進劣化後タイヤ単体で氷上摩擦係数を計測。氷温：-2℃／試験場所：当社技術センター室内試験機
-------------	---

※上記テスト結果に関するさらに詳細なデータについてはタイヤ公正取引協議会に届けられています。※タイヤの表示に関する公正競争規約に定められた試験方法で試験を行っております。※試験結果はあくまでもテスト値であり運転の仕方によっては異なります。



私たちブリヂストンは、

2050年へ向けて、サステナブルなソリューションカンパニーへと進化していく。

私たちらしい8つの「E」、私たちらしい8つの価値を、私たちらしいやり方で創出していくことで、

持続可能な社会を支えることにコミットしていく。

Energy カーボンニュートラルなモビリティ社会の実現を支えることにコミットする。

Ecology 持続可能なタイヤとソリューションの普及を通じ、より良い地球環境を将来世代に引き継ぐことにコミットする。

Efficiency モビリティを支え、オペレーションの生産性を最大化することにコミットする。

Extension 人とモノの移動を止めず、さらにその革新を支えていくことにコミットする。

Economy モビリティとオペレーションの経済価値を最大化することにコミットする。

Emotion 心動かすモビリティ体験を支えることにコミットする。

Ease より安心で心地よいモビリティライフを支えることにコミットする。

Empowerment すべての人が自分らしい毎日を歩める社会づくりにコミットする。

Bridgestone E8 Commitment to Our Future

未来の子供たちからの預かり物であるこの地球のために。ブリヂストンはコミットする。



ホームページはこちら▶

「低車外音タイヤ」表示制度についてQ&A

Q. 「低車外音タイヤ」って何ですか？

A. 業界の自主的な取り組みで、タイヤ起因の車外音が一定以下のレベルを満たしたタイヤです。自動車走行時の騒音低減に貢献するための取り組みになります。

Q. 「タイヤ起因の車外音」って何ですか？

A. タイヤに関わる音は大きく分けて「車内騒音」と「車外騒音」の2つあります。【低車外音タイヤ】は「車外騒音」についての基準です。「車外騒音基準値」を満たさない場合は車外騒音が大きいこととなりますが、必ずしも同様に車内の音が大きいとは限りません。

車内騒音	車内音が静かなタイヤ (ロードノイズ、ハターンノイズ)	車外騒音	低車外音タイヤ (車外通過騒音が静かなタイヤ)
------	--------------------------------	------	----------------------------

Q. どのタイヤが「低車外音タイヤ」ですか？

A. 各商品のサイズ表に認証の記載(◎)があります。

インチ	規格	商品コード	タイヤサイズ	メーカー希望小売価格 税込 (本体価格)	低車外音 タイヤ
21	35	■ ◆	PXR02801 275/35R21 99Q	¥132,880	◎
40	◆	◆ ◆	PXR02800 245/40R21 96Q	¥110,000	◎

Q. 基準値はどれくらいですか？

A. 車外騒音基準値

◇乗用車用タイヤの場合		◇小型商用車用タイヤの場合	
断面幅の呼び	基準値dB (A)	用途カテゴリー	基準値dB (A)
185以下	70	トラクション タイヤ以外	トラクション タイヤ※2
185超 245以下	71		
245超 275以下	72		
275超	74		

※シビアスノータイヤ※1、エクストラロードタイヤ、レインフォースドタイヤ、またはこれらの組み合わせについては、上記基準値を1dB (A) 引き上げるものとす。

※1 過酷な降音条件下で使用するためのスノータイヤ
※2 トラクションタイヤとは、さまざまな状況において力の伝達するために、主に車両の駆動軸に装着することを目的とした小型商用車用タイヤ又は中型・大型商用車用のタイヤで、そのトレッドパターンが一定の技術的要件を満たしているものです。

70dBは一般的に「1m先で電話のベルが鳴っている音」と言われています

詳しくは、下記ウェブページをご覧ください。

環境・リサイクル 一般社団法人
日本自動車タイヤ協会 JATMA

低車外音タイヤのラベリング制度
タイヤ公正取引協議会

ブリザックはしっかり止まる、曲がる。 決め手は、発泡ゴム。

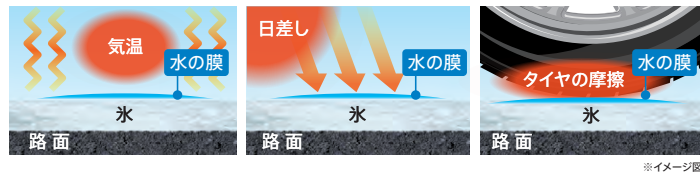
氷雪上でタイヤがすべる原因

氷上の **水の膜** が
路面との密着を妨げる
ためです

冷凍庫から取り出した氷は最初につかめますが、
体温で融け始めると、すべってつかみづらくなります。
原因は、氷と指の間にできた**水の膜**です。



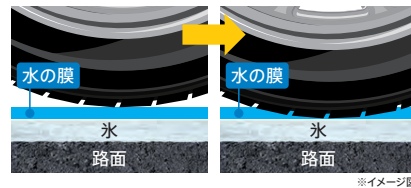
路面の氷も「気温」「日差し」「タイヤの摩擦」によって表面に**水の膜**ができます。
この**水の膜**がタイヤと路面の密着を妨げ、すべりの原因となります。



スタッドレスタイヤが 止まる理由

ゴムが **水の膜** を除いて、
しっかりと氷に密着する
ためです

①氷上の水の膜を除去

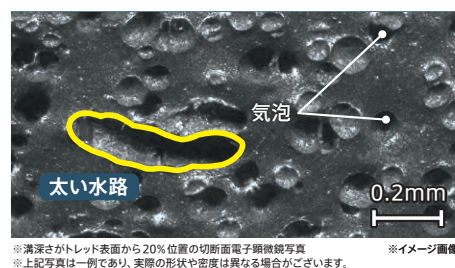


②ゴムの柔らかさで路面に密着



「除水」と「密着」のサイクルを同時に行うことを可能にした 発泡ゴムの構造と機能

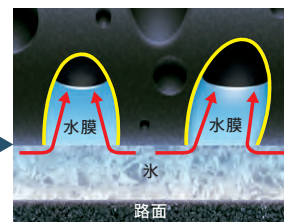
タイヤの表面を電子顕微鏡で拡大すると多くの気泡と水路が点在していることが確認できます。実はタイヤが水の膜に接した時、この無数の穴に水を蓄えることで、路面とタイヤの間の水の膜を除去し、路面に密着することでグリップ力を発揮する仕組みになっています。



水膜が除去され氷が
直接タイヤと密着する！

親水作用と毛細管現象により吸水力を発揮。さらに、
WZ-1なら親水性向上ポリマー配合で除去しきれなかった
水まで活用し抵抗を生み出します。

※説明のため各部分に色をつけて表現していますが、実際には色はついておりません。

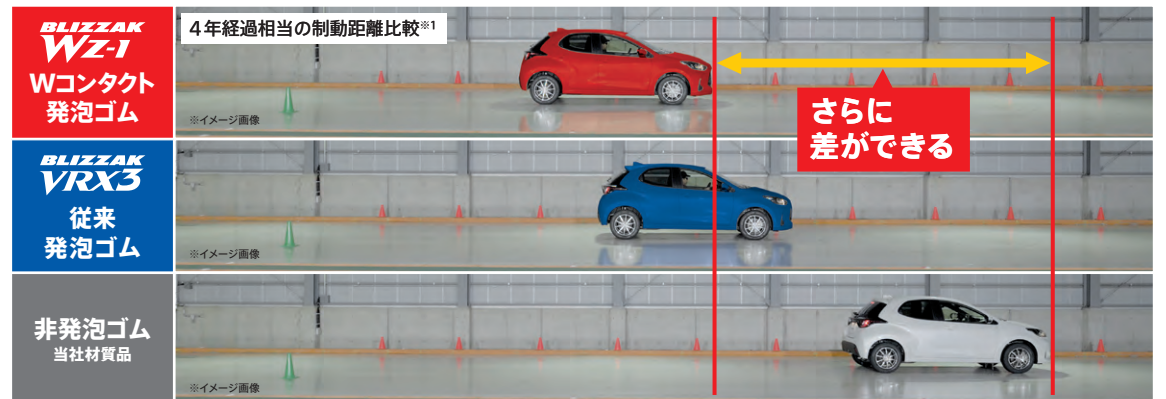


Wコンタクト発泡ゴムは、氷上性能が低下しづらい 4年後の性能に圧倒的な差が出ます

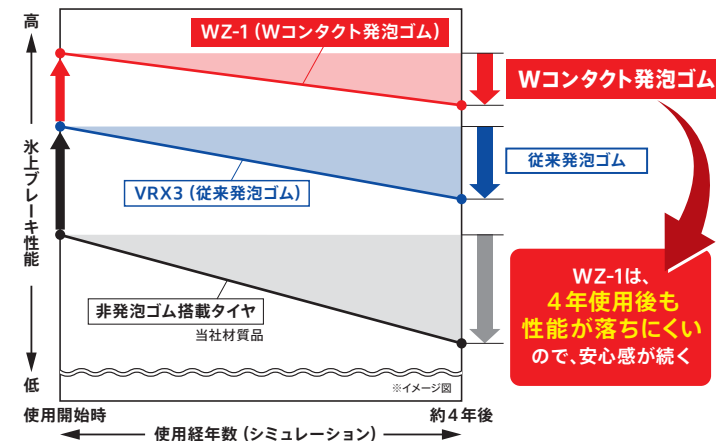
使用開始時



4年経過相当

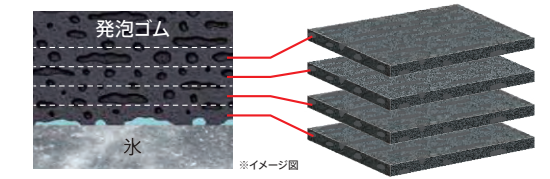


■使用開始時からの発泡ゴムの氷上性能の推移イメージ ※2



ゴム内の気泡と水路ですり減ってもやわらかい
= 優れた性能が長持ち

すり減っても次々と新しい気泡と
水路が現れて路面に密着



発泡ゴムは、ゴム内の多数の気泡でやわらかさを確保。ゴムに特殊な
オイルを混入する方法とは違い、発泡ゴムは、すり減ってもタイヤ表面に
新しい気泡と水路が現れるので、優れた性能が長持ち。

※1、※2の注釈はP.31をご覧ください。

乗用車用

日本全国のドライバーへ
冬の安心・安全を届ける

ブリザック
ラインアップ

ブリザック史上「断トツ」の
ICEコントロール性能



信頼と実績の高い性能
メジャーブリザック



悪路での高い走破性を実現



ホームページはこちら ▶



34