

Q&A

スタッドレスタイヤの正しい知識と点検

1

スタッドレスタイヤの基本

Q いつ頃装着すればよいですか？

A 気温が下がってきた頃に装着しましょう。

気温によってタイヤのグリップ性能は変動します。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 雪道以外も走行可能ですか？

A さまざまな路面を走行可能です。

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も走行可能です。



Q タイヤチェーンとは何が違いますか？

A 静かで快適かつ付け外しの手間がないです。

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。またスタッドレスなら、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。



2

冬道の運転

Q 冬道を安全に走行するためのコツはありますか？

A 次のようなゆとりのある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。



急ハンドルは避け、スムーズなハンドル操作を。



ブレーキは早めに。フットブレーキは一度に踏み込まずに、ソフトに。急ブレーキは避け、エンジンブレーキを上手に。

Q スタッドレスタイヤを装着すれば、チェーンは不要ですか？

A 万が一に備えて用意することをオススメします。

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オススメします。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、チェーン装着が必要となります。

タイヤチェーンの装着を義務付ける「チェーン規制」

「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年から施行されました。

対象区間は急な上り下りがある峠などで、かつ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13区間です。



「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

対象13区間など詳細はこちら↓



※国土交通省 公布・施行：平成30年12月14日（金）
 出典：国土交通省ホームページ
<https://www.mlit.go.jp/road/bosai/fuyumichi/tirechains.html>

3

スタッドレスタイヤの性能

Q 製造から販売までの在庫期間中に性能は変化しますか？

A 適正に保管すれば製造から2シーズンは同等性能を保ちます。

（タイヤ公正取引協議会 共催試験）
 ※氷上でブレーキペダルを踏み、実際にブレーキが利き始めてから、車が完全に停止するまでに走行する距離のこと。
 ★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

年製別の氷上制動距離※	
	0 50 100
基準年製	100
その1年前製	100
その2年前製	99

2シーズン前のタイヤでも同等の性能を維持*

Q 性能が低下する原因は何ですか？

A 使用開始時から次の3点で低下しやすくなります。

偏摩耗（偏ったすり減り方）

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。

ゴムの硬化

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。

不適切な保管方法

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.27をご参照ください。

※ブリザックのゴムについては、当カタログのP.5-P.6をご参照ください。

4

タイヤの保管と点検方法

Q それまで装着していた夏タイヤの保管方法は？

A 袋で覆い直射日光を避けて、涼しいところで保管しましょう。

雨や水避けるため、袋などで覆った上で、直射日光を避けて涼しいところで保管しましょう。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.27をご参照ください。

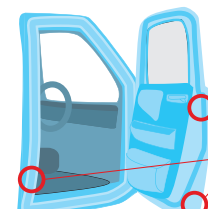


Q 空気圧の点検頻度は？

A 月に一度は点検しましょう。

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はわかりづらいので、小まめな点検が必要です。



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

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。

Q タイヤの寿命はどうやって確認しますか？

A タイヤの残り溝の深さで確認できます。

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スタッドレス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。



コインで簡単！残り溝点検



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。

安全な走行のために、プラットホームが露出していないか定期的に点検しましょう



ホームページはこちら▶

⚠ 冬の「ヒヤリ」を防ぐ! ☀ 雪が降らなくても

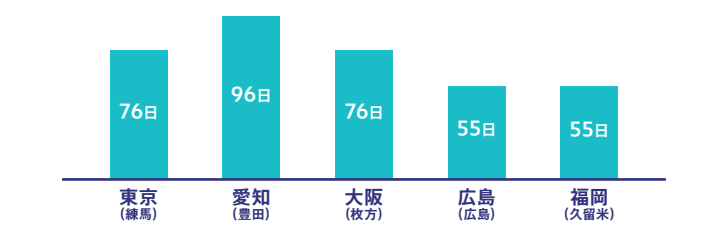
スタッドレスタイヤが必要な理由

1 雪が降らなくても路面は凍結する!

雪があまり降らない地域でも、
気温が**3度以下**になると
路面が凍結する 恐れがあります

3℃は、路面の凍結を防ぐための
「雪寒対策」を始める目安の気温です。

■ 最低気温3℃以下の年間日数 (2021年4月~2026年3月の5カ年平均)



出典: 気象庁ホームページ (https://www.data.jma.go.jp/risk/obsdl/index.php) より抜粋
単位: 日 各地の最低気温3℃以下日数 (2021年4月~2026年3月)

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!



翌朝、雪が融け、
凍った道に!



積雪は1週間以上
残ることも!

冬、雪は **突然降ってくる!**

夏用タイヤのままでは、すべてしまい
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。
2026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。



2 知らないと違反になることも?

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



都道府県道路交通法施行細則または道路交通規則にて積雪または凍結した路面での冬用タイヤの装着等 いわゆるすべり止めの措置の義務が
規定されています (沖縄県を除く)。違反行為は、反則金の適用となります。
(大型: 7千円、普通: 6千円、自動二輪: 6千円、原付車: 5千円) ※地域によって異なります。

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。

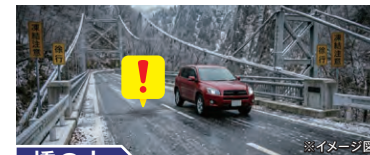
3 冬にすべりやすい、気をつけるべき場所

身近に潜む、「凍結路面」に注意



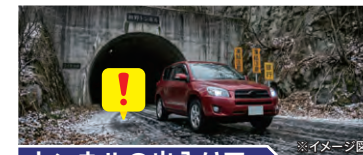
日陰

氷が融けずに残っていることが多いです。



橋の上

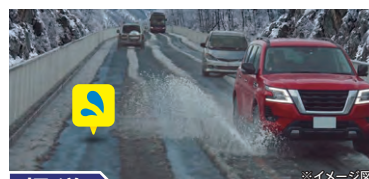
風の通り道で冷えやすく、凍りやすい
「アイスバーン」になりやすい場所です。
* 氷の膜で覆われたツルツルにすべりやすい状態



トンネルの出入り口

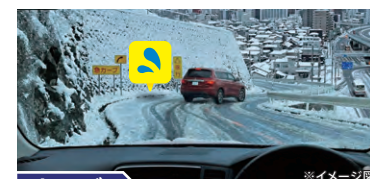
トンネルの出口は、眼の明暗順応で
先の状況が見えにくいため、路面状況の
変化を予測したドライビングが必要です。

ヒヤリとする冬の運転



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。

4 夏用タイヤは凍結路面で性能(ブレーキ・コーナリング)が極端に低い

氷上ブレーキ性能比較 ※1

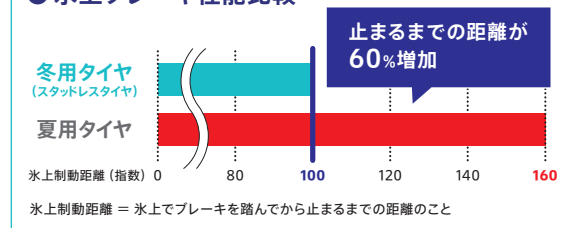


氷上コーナリング性能比較 ※2

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.33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。

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。



北海道/毛無峠



青森県/はまなすライン



長野県/国道117号

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



装着率No1注釈

P.4／裏表紙の注釈 ※1 2026年2月～3月に、全国の一般ドライバー 24,306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。

発泡ゴム性能注釈

P.6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.6／P.11の注釈 P.6※2／P.11※1【試験条件】試験方法：「WZ-1」・「VRX3」・「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。水温：-2℃／試験場所：当社技術センター室内試験機

BLIZZAK WZ-1性能注釈

P.10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旋回走行の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.15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 VRX3」：13.18m、「BLIZZAK VRX2」：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 84Q／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-ZRR80G／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。水温：-2℃／試験場所：当社技術センター室内試験機

BLIZZAK ICEPEAK性能注釈

P.18の注釈 ※1■氷上ブレーキ性能比較【テスト条件】タイヤサイズ：225/65R17 XL 106Q／準拠した試験名称：「自動車用タイヤの制動試験方法」（JATMA）／空気圧：フロント230kPa、リア230kPa／荷重：2名乗車相当／試験車両：RAV4 HV 6AA-AXAH54・2021 2487cc 四輪駆動／初速度：30km/h／路面の種類：氷盤路面／ABS作動表示：ABS ON／停止距離：(ICEPEAK) 32.36m、(DM-V3) 36.16m ※2 数値解析により、トレッド幅より内側における前後／左右方向の単位長さあたりのエッジ量を各パターンで算出。／既存商品のエッジ量を基準とした増加代を％で表現。／比較パターン：従来商品DM-V3と新商品ICEPEAK／タイヤサイズ：225/65R17 102Q ※3■摩耗ライフ性能比較【テスト条件】タイヤサイズ：225/65R17 XL 106Q／空気圧：前輪230kPa／後輪230kPa／試験車両：RAV4 HV 6AA-AXAH54・2023 2487cc 四輪駆動／試験距離：10,000km／ローテーション：3,333km走行毎に計2回実施 ※4■すり量分布図【テスト条件】テスト場所：ブリヂストン技術センター室内試験機／タイヤサイズ225/65R17 XL 106Q（比較テスト品は T レンジですが、日本向け商品は Q レンジにチューンしています）／試験荷重5010N／空圧230kpa／駆動力1002N【計測方法】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.23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（同一車両内の前後後軸毎にVL10とVL1を装着し、タイヤ装着位置差正のため、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 (VL1) 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.24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：装着タイヤの平均推定摩耗ライフ比較(スノープラットホームまでの深さで計算) ※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.32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 アクア／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を、【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「BUZZAK VRX2」、夏用タイヤは「NEXTTRY」。 ※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

※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。



「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。



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 ◎
22	45	■	PXR03206	255/45R22 107Q XL	◎
22	50	■	PXR03222	265/50R22 112Q XL	◎



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

断面幅の呼び	基準値dB(A)
185以下	70
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 過酷な降雪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。

◇小型商用車用タイヤの場合

用途カテゴリ	基準値dB(A)	トラクション タイヤ以外	トラクション タイヤ※2
ノーマルタイヤ	72	72	73
スノータイヤ	72	72	73
シビアスノータイヤ※1	73	73	75
特殊用途タイヤ	74	74	75



70dBは一般的に
「1m先で電話のベルが鳴っている音」
とされています



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

