

オールシーズンタイヤについて

■ オールシーズンタイヤとは

通常期に装着される「夏タイヤ」、冬季に装着される「冬タイヤ」の両方の特性を持つ全天候型タイヤです。比較的気温が高く、降った雪も溶けやすい為、浅雪やウェット路面がメインのヨーロッパや、気温が低く、降雪がそのまま残るような積雪路がメインの北米では普及がすすんでいます。

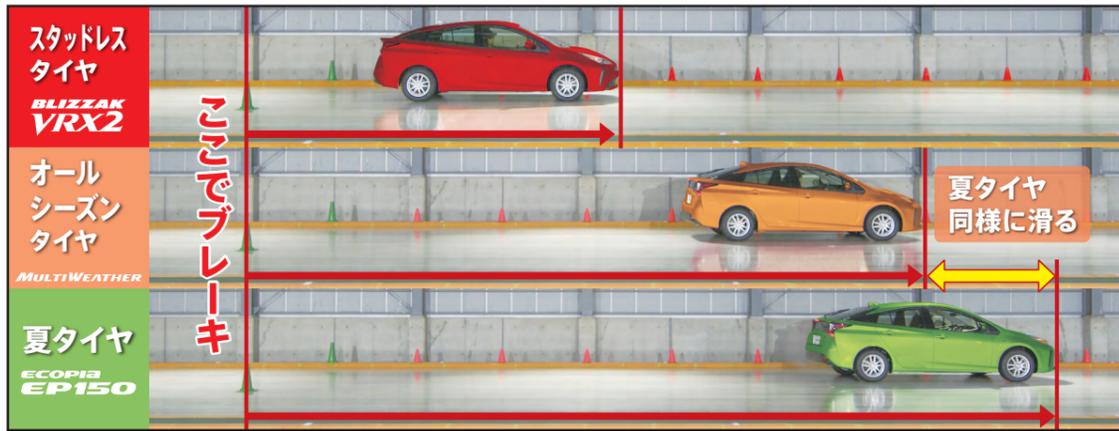
■ 一方日本の冬は

朝夕の気温変化が0℃付近を往復し、凍結と融解が繰返されアイスバーンのようなすべりやすい凍結路面が多く出現する環境の為に、スタッドレスタイヤが普及しています。一部あまり雪が降らず凍結路面も少ない地域においては利便性の面からオールシーズンタイヤが注目されつつあります。

氷上でブレーキをかけたらスタッドレスタイヤはしっかり止まる。

凍結した路面のブレーキ性能はタイヤによって差があります！

■ タイヤ別氷上ブレーキ比較※1 (同じ速度&タイミングでブレーキ)



※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。※1の注釈はP.32をご覧ください。

■ 路面適合イメージ

	路面状態	スタッドレスタイヤ BLIZZAK VRX2	オールシーズンタイヤ MULTIWEATHER	夏タイヤ ECOPIA EP150
通常路面	ドライ	△	○	◎
	ウェット	△	○	◎
積雪路面	圧雪	◎	○	×
	凍結(アイスバーン)	◎	×	×
	高速道路冬タイヤ規制※2	通行可	通行可	チェーン装着
	全車チェーン規制※3	チェーン装着	チェーン装着	チェーン装着

※ブリヂストンにおける各タイヤの性能特性をイメージした表です。
※2:乾燥路面と同様の性能を保証するものではありません。速度等、雪道での運転には十分ご注意ください。
※3:いかなるタイヤ(スタッドレスタイヤ含む)もチェーン装着が必要となります。全車チェーン規制に備えチェーンを携行ください。

乾いた路面(ドライ)や、濡れた路面(ウェット)に加え、圧雪路面でも走行できるオールシーズンタイヤですが、**凍結路での性能はスタッドレスタイヤに比べ大きく劣り、夏タイヤ同様にすべて危険**です。降雪量が多い時や、路面凍結が起きやすい時期は、やはり**スタッドレスタイヤの装着が安心**です。

テスト条件

雪国装着率No1注釈

表紙の注釈 ※2021年12月～22年2月に、雪国の一般ドライバー12,173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から第三者の調査会社に委託して実施。

装着率No1注釈

裏表紙の注釈 ※1 2022年1月～2月に、札幌市、旭川市、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から第三者の調査会社に委託して実施。
※2 2022年2月～3月に、札幌市においてタクシー営業車1,034台(法人840台、個人194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から第三者の調査会社に委託して実施。

BLIZZAK VRX3性能注釈

P.4/P.5/P.6/P.9/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: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【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:ノア(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
※3【テスト条件】試験方法:「BLIZZAK VRX3」・「BLIZZAK VRX2」・「BLIZZAK VRX2(非発泡ゴム搭載の試作品)」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 VRX3/VRX2性能比較注釈

P.6の注釈 ※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)/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:225/60R17/リム:17×7J/制動方法:ABSブレーキ/車両:トヨタアルファード/排気量:2493cc/空気圧:240kPa/乗員:1名乗車相当
※5■氷上コーナリング性能比較【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)/ドライバー:社外テストドライバー/速度:16km/h/タイヤサイズ:225/60R17 99Q/リム:17×7J/車両:トヨタアルファード/排気量:2493cc/空気圧:240kPa/乗員:1名乗車相当
※6■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)/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:155/65R14/リム:14×4.5J/制動方法:ABSブレーキ/車両:タイハツタント/排気量:658cc/空気圧:240kPa/乗員:1名乗車相当
※7■氷上コーナリング性能比較【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)/ドライバー:社外テストドライバー/速度:16km/h/タイヤサイズ:155/65R14/リム:14×4.5J/車両:タイハツタント/排気量:658cc/空気圧:240kPa/乗員:1名乗車相当

BLIZZAK VRX3/VRX2性能注釈

P.10の注釈 ※4【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

BLIZZAK VRX2性能注釈

P.11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(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:1.3℃/氷路面温度:-2.3℃/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:プリウス(DAA-ZVW50)/排気量:1800cc/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」:10.35m、「BLIZZAK VRX」:11.45m制動距離差1.10m
※2【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:ノア(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:2500km走行毎に3回実施
※3【テスト条件】タイヤサイズ:195/65R15 91Q/空気圧:フロント250kPa/リア240kPa/速度:60km/h/試験車両:プリウス(DAA-ZVW50)/排気量:1800cc/駆動方式:前輪駆動/試験路面:当社ブルーピンググラウンド内のスムーズなアスファルト舗装路/音圧レベル:「BLIZZAK VRX2」:57.0dBA、「BLIZZAK VRX」:58.6dBA/計測方法:スムーズなアスファルト舗装路を走行した時に発生するタイヤ音を測定。騒音計で評価車両運転手の左耳近傍の音圧を計測。
*音圧差での騒音エネルギー低減率の換算式は、 $\text{騒音エネルギー低減率}(\%) = \left(\frac{1}{10^{\frac{\text{音圧差}}{10}}} - 1 \right) \times 100$

BLIZZAK DM-V3/DM-V2性能比較注釈

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: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(氷路面)/ドライバー:社内テストドライバー/制動初速度:25km/h/タイヤサイズ:225/65R17 102Q(比較テスト品はQ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:1名乗車相当
※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:社内テストドライバー/速度:10km/h/タイヤサイズ:225/65R17 102Q(比較テスト品はQ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/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:1名乗車相当

BLIZZAK DM-V3性能注釈

P.17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Q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を。【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Q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を。【計測結果】「BLIZZAK DM-V3」:37.84m、「BLIZZAK DM-V2」:40.05m制動距離差2.21m
※3【テスト条件】タイヤサイズ:225/65R17 102Q(比較テスト品はQ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

BLIZZAK DM-V3/DM-V2性能比較注釈

P.18の注釈 ※4【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Q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:4.75kN/空気圧:230kPa/駆動力:0.950kN/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性能注釈

P.21の注釈 ※1■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/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:6×15/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。

BLIZZAK W979性能注釈

P.22の注釈 ※3【テスト条件】タイヤサイズ:195/85R16 114/112L/リム:16×5 1/2J/空気圧:フロント600kPa/リア600kPa/試験車両:日野デュロBDG-XZU368M/排気量:4000cc/駆動方式:後輪駆動/試験距離:29,000km/装着方法:同等路線走行の同型車両に、従来品(W969)W979を装着。尚、車両間差は正のため、車両間ローテーションを実施/評価方法:装着タイヤでの平均推定タイヤライフ比較(残1.6mm計算)
※4■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:-11.3℃/氷路面温度:-7.8℃/タイヤサイズ:195/85R16 114/112L/リム:16×5 1/2J/空気圧:フロント600kPa/リア600kPa/試験車両:いすゞ3tエルフ(型式:PB-NKR81A)/排気量:3000cc/駆動方式:後輪駆動/制動方法:ABSブレーキ/乗員:1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、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.30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「BLIZZAK VRX2」、夏用タイヤは「NEXTRY」です。
※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

スタッドレスタイヤ/オールシーズンタイヤ/夏用タイヤ性能比較

P.31の注釈 ※1■氷上ブレーキ性能比較【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 氷上ドーム(氷路面)/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:195/65R15/リム:15×6.5J/制動方法:ABSブレーキ/車両:トヨタプリウス/排気量:1797cc/空気圧:フロント250kPa/リア240kPa/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: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:社外テストドライバー/制動初速度:22km/h/タイヤサイズ:195/65R15/リム:15×6.5J/制動方法:ABSブレーキ/車両:トヨタプリウス/排気量:1797cc/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.10/P.34の注釈 P.10※5/P.34※2【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

※上記テスト結果に関する詳細なデータについてはタイヤ公正取引協議会に届けてあります。※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。

