

衝撃緩衝装置 ノックスクッションの効果実績（一例）

発生年月	場所	状況
S52.10	国道246号線赤坂上り	分流正面へ衝突。(初期の設置のため前衛体のみだった) 背面(バリヤ)の点滅灯およびコンクリート構造物まで破壊された。激突した車両は乗り逃げ。 事故の発生はなかった。
53.3	国道246号線赤坂上り	約30°の角度で衝突、右側壁面をこすり、一辺を小破。車両は乗り逃げ。事故の発生はなかった。
53.4	国道20号線初台下り	分流へ約15°の角度で正面衝突して滑り、右側壁面の一辺を破損。スリップの跡から推測して、衝突と同時にブレーキをかけたもよう。そのまま乗り逃げ。事故の発生はなかった。
53.5	国道20号線笹塚上り	タクシーが約70km/hのスピードで分流正面に衝突。前衛体および後衛体まで完全に破壊。後衛体とバリヤとの間にある地覆台上に配列設置してあった、2段積みのサイドクッション6個のうち、4個を完全に破壊して、タクシーは乗り上げ横転。器物破壊で弁償させられた。車体はフロントバンパーが少し変形しただけで、運転者はかすり傷ひとつ負わなかった。
53.5	国道246号線赤坂上り	約15°の角度で正面衝突し、前衛体の右側壁面を破壊、後衛体も右側の角を破損。そのまま乗り逃げ。 事故の発生はなかった。
53.12	国道246号線赤坂上り	正面から衝突し、前衛体および後衛体を完全に破壊。車両は乗り逃げ。事故の発生はなかった。
54.5	国道20号線松原下り	前衛体および後衛体を破壊。車両は乗り逃げ。事故の発生はなかった。
54.9	国道20号線初台上り	正面衝突で前衛体および後衛体を完全に破壊。車両は乗り逃げ。事故の発生はなかった。
55.3	国道20号線笹塚上り	前衛体と後衛体を破壊された。車両は乗り逃げ。事故の発生はなかった。
55.7	国道20号線初台上り	前衛体ならびに後衛体の下部部へステンレススチール製の枠をはめ合わせて、アンカーボルトで固定し、衝突した際に車両の前部が乗り上げ、停止させることが可能かどうか試験的に設置したが、全部破壊され、車両は乗り逃げ。事故の発生はなかった。
55.8	国道20号線笹塚下り	トラックが正面衝突。ノックスクッション前・後衛体まですべて破壊、さらに点滅灯を破壊して車体を乗り上げ、傾斜状態で停止。これにともなう人身事故はなく、車両も運転走行に支障はなかった。
56.1	国道20号線松原下り	トラックが前衛体および後衛体に衝突し、破壊された。人身および二次事故の発生はなかった。 車両は前部を破損し、運転者は器物破損で捕らわれた。
56.3	国道20号線	前衛体に乗用車が衝突。破損したものの人身事故は発生しなかった。
56.4	国道20号線	3件発生。いずれも人身事故、交通事故にはならなかった。
57.1	国道20号線	2件発生。うち1件はオートバイが衝突。運転者は軽傷を負った。2件とも器物破損で捕らわれた。
58.		10件発生。交通事故は皆無。全部器物破損となって自己弁償になる。 北海道、仙台、新潟、名古屋、大阪、水島、広島など。
H27.5	秋田県道	正面から乗用車が衝突し、前衛体を破壊。

以上、全国各地の国道や主要道路の分流点で、ノックスクッションの破壊・破損が発生しているものの、その優れた緩衝効果は2次事故や人身事故に至っていません。