

ESC100%装備による効果

米国道路安全保険協会(IIHS⁶) : 2006年



- 死亡事故 - 43 %
- 車両単独の死亡事故 - 56 %
- 車両単独事故 - 41 %

米国高速道路交通安全局(NHTSA⁷) : 2006年

- 車両単独事故
 - 乗用車 - 34 %
 - SUV - 59 %
- 車両単独横転事故
 - 乗用車 - 71 %
 - SUV - 84 %

NHTSA⁷ 費用便益分析 : 2006年

- 死亡者数 (年) 9,600人削減可能
- 負傷者数 (年) 252,000人削減可能
- 純便益 5.6 bn – 11.4 bn \$⁴

ダイムラー・クライスラー : 2004年



- 車両単独事故 - 42 %

フォルクス・ワーゲン : 2004年

- 死亡者数 - 35 %
- 横滑り事故 - 80 %

スウェーデン道路庁 : 2002/2005年

- 事故¹ - 22 %
- 車両単独の重症・死亡事故 - 44 %

ケルン大学 : 2007年

- 死亡者数 (年) 4,000人削減可能
- 負傷者数 (年) 100,000人削減可能
- 費用利益比率 1 € : 3.5³ € – 5.8 €
- 純便益 10.0 bn – 16.0 bn €

トヨタ : 2003年



- 車両単独事故 - 35 %
- 車両単独の大破事故 - 50 %

独立行政法人自動車事故対策機構 (NASVA⁸) : 2005年

- 車両単独事故 - 44 %
- 大破事故² - 62 %

政策研究大学院大学 & 明海大学: 2009年

- 死亡者数 (年) 344人削減可能
- 負傷者数 (年) 13,000人削減可能
- 費用利益比率 1 ¥ : 2.26 ¥
- 純便益 119.6 bn ¥

Monash 大学 : 2007年



- 車両単独事故⁵
 - 乗用車 - 25 %
 - SUV - 51 %
 - 全ての車両タイプ - 28 %

¹ 乾いた路面での追突事故を除く ² 車両単独事故と衝突事故 ³ 財物損害を除く ⁴ 割引歩合3~7% ⁵ 追突事故を除く ⁶ Insurance Institute for Highway Safety (USA) ⁷ National Highway Traffic Safety Administration (USA) ⁸ National Agency for Automotive Safety and Victim's Aid (Japan); 全ての調査は異なった研究方法とデータベースに基づく。