



慶應義塾大学ビジネス・スクール

本田技研工業株式会社 —北米における関税問題—

5

北米市場における生産能力増強の一貫として、本田技研工業は米国オハイオ州（1982年に四輪生産開始）に続きカナダオンタリオ州に乗用自動車の生産工場を稼働させた（1986年）。本田技研工業は、米加自由貿易協定発効以来、協定下において両国間の輸出入を無関税にする条件である50%の北米現地調達率を満たしている旨の申告を当局に対して行ない、カナダから米国への完成車輸出において賦課されるべき2.5%の関税を免じられていた。カナダ歳入庁も監査の中間報告として「免税基準の現地調達率を満たしている」という判断を示していた（1992年2月27日）。ところが1992年3月2日、米国財務省関税局は HONDA CANADA INC.が製造したシビックが、協定による関税免除基準である現調率を達成していなかったとして、その輸入元である AMERICAN HONDA MOTOR CO.,LTD. に1,700万ドル（約22億円）の関税追徴の最終決定を下した。

10

15

本田技研工業首脳陣は、カナダへの生産拠点立地当初には予想もしなかった事態の進展、損失の可能性に直面していた。

1. 関税追徴の決定に至る経緯

20

ニューヨークタイムス紙の報道で明るみに

追徴決定通告の前年、1991年6月16日付ニューヨークタイムス紙の報道によって、初めて米国政府のホンダに対する関税追徴の意思が世間の知るところとなった。「ホンダが輸入関税回避、と米国政府—ロバート・ピア、ニューヨークタイムス紙特約—ワシントン 6月16日—米国関税局は1年間に渡る監査の後、ホンダが、そのカナダ オンタリオ州アリストンの工場から米国に輸入された自動車に対する数百万ドルの関税支払を回避するため、米加自由貿易協定を不当に利用した、と結論を下した。

25

このケースは、慶應義塾大学ビジネス・スクール姉川知史助教授の指導の下、岡田正大によって、公表資料、および関係者へのインタビュー等に基づいて作成された。このケースは、経営の巧拙を例示するものではない。
(1993年1月作成)

30