

インド企業と日本

インド経済の重要な担い手として、財閥の存在があげられます。その中で3大財閥とされるのが、タタ財閥(1868年創立)、ビルラ財閥(1857年創立)、そしてリライアンス財閥(1966年創立)です。なかでもタタ財閥とビルラ財閥については、インドがイギリスの植民地支配下にあった19世紀後半にまでその起源はさかのぼります。その他にもいくつもの

長い歴史に 培われた経済関係



名古屋大学大学院
経済学研究科准教授

木谷 名都子

中堅財閥が存在し、インド経済におけるさまざまな分野での牽引役となっていました。

3大財閥の一つ、タタ財閥についてみてみます。

きたに なつこ 国際経済史・比較産業史。大阪外国語大学(現大阪大学外国語学部)大学院博士後期課程言語社会専攻修了・博士(学術)。
1974年生まれ。

これは、1868年、ジャムセトジー・N・タタによって創立されました。彼はパールシーというゾロアスター教徒の家の生まれで、最初は父親の会社に入り綿花取引などを手掛け、その後紡績業の分野で事業を展開していきました。

1907年には、ジャムセトジーの死後、後を継いで、インドで最初の鉄鋼企業であるタタ鉄鋼会社が設立されました。日本においても、20世紀に入り鉄鋼の需要が増加していたのですが、鉄鉄については大半を輸入に依存していました。第1次世界大戦後にはインドからも鉄鉄の輸入が増加しますが、タタ鉄鋼会社で生産された鉄鉄は貿易商社、鈴木商店によって輸入されました。

このようにインド企業は日本と歴史的に深い関わりを持つてきました。最近では昨年12月12日に、インドのニューデリーにおいて日印首脳会談が開催され、日本とインドのパートナーシップをさらに進展させることが確認されました。また、インドのムンバイとアフマダバードとの間における高速鉄道建設に際し、日本の新幹線技術が採用されることも決まりました。

そのような状況の中、1890年代初めに一族のR・D・タタとジャムセトジーが相次いで来日しました。彼らは来日の際に渋沢栄一と会談し、タタ財閥と日本郵船との共同事業として日本とボンベイとの間に定期航路を開設することになったのです。結局はP&O社側との運賃値下げ競争に勝てず、タタは1895年に撤退を決定しました。その後、日本郵船は単独で航路を継続し、同盟側からの競争停止の申し出に

しかしNTTDコモのインド市場からの撤退決定の例にみられるように、インドに根強く残る諸規制や政府の政策が日印共同事業推進における大きな制約ともなりえます。日印関係が強まりをみせるなかで、両国の企業がこの制約をいかに乗り越えて事業を展開していくかということも、関係強化の一つの鍵になるのではないのでしょうか。

