

創業精神に立ち返り、 新たな体制で果敢なる挑戦を

京阪グループの原点

加藤 京阪グループの中核企業である京阪電気鉄道(株)は、明治39(1906)年に「日本資本主義の父」と呼ばれた渋沢栄一翁を創立委員長として誕生しました。

渋沢翁の事業に対する考えについて、私なりに理解しているのは、「社会のためになるか、ならないか」ということ。業種業態に関わらず、社会のためになるのであれば苦労があってもやるべきだと考え、行動された。特に鉄道は、今も社会インフラとしてなくてはならないものですが、当時としては、まさに夢のような事業です。多くの鉄道会社に関与され、その実現に力を尽くされた。

ただ、すでに官営の東海道線があるなかで、なぜ淀川の左岸、かつての京街道にも鉄道が必要だと着目され、やるべきだと思われたのか。渋沢翁の歩みを見ると、一橋家や幕府に士官されていた幕末には京都に住まれ、明治政府になってからは大蔵省の官僚として大阪の造幣局にも赴任されています。そのなかで京都・大阪間の鉄道の重要性を認識されていたのではないかと。だからこそ、鉄道敷設の話があった時に、それは大事だ、ぜひやるべきだということで創立委員長を務められたと私は思うのですが、いかがでしょう。

井上 おっしゃるとおり、渋沢栄一は、お互いに文化、生産消費という背景を持つ京都と大阪をつなぐ、動脈としての鉄道の重要性をしっかりと認識していたのだと思います。渋沢は未来志向で、絶えず先を読む洞察に鋭さを持つ人でしたので、東海道線だけでは後世の発展を十分支えるだけの輸送能力を持ち得ておらず、京阪間に鉄道を敷設する必要があると考えていました。もう一つは私の推論ですが、渋沢は官尊民卑の打破を生涯の目標とし、民主導で世の中を動かしてより良い社会を築くことが持論でしたので、官営鉄道に対抗する意味でも民間鉄道を実現させたいと考えていたのでしょう。

そして、渋沢はこれをやり遂げなければいけないと思った時に、それをカタチにするための自身も言う絶大な忍耐力を持っています。民間資本による京阪間の鉄道敷設には、3度チャレンジしてようやく実現させた。3度目の正直とはまさにこのことで、1、2度でくじけることなく、その必要性を説き続け、実現にこぎつけた。渋沢の真骨頂が京阪電気鉄道(株)の創立に現れている気がします。

加藤 そのうち、2度目のチャレンジ、この時は「京阪鉄道」という会社だったのですが、この会社の創立に関する渋沢翁の書簡が5年前に見つかり、東京の篤志家の方からお譲りいただきました。その書簡は今、執務室に額装して掛けてあり、私は「今日一日よろしくお願ひします」と思いながら毎朝拝見しています。幻の会社である「京阪鉄道」の社印の朱が110年以上経た今でも鮮やかで、渋沢翁の鉄道敷設に対する並々ならぬ意気込みが伝わるようです。私は社長就任時に「安全とチャレンジ」という方針を出したのですが、京阪グループのチャレンジ精神の原点は創業者の渋沢翁にあると思っています。

受け継ぐべき 渋沢翁の創業精神

加藤 少子高齢化など、京阪グループのみならず日本を取り巻く環境は歴史的転換点を迎えています。右肩上がりではなくなった社会のなかで、社会の変化に機敏に対応するという意識を持って全員がチャレンジし、次の世代につないでいかなければなりません。いわば「第2の創業」です。そのための経営体制として、平成28年4月に京阪ホールディングス(株)を中心とした持株会社体制に移行しました。京阪電車の開業以降、昭和恐慌や戦時合併、戦後の分離新発足など、我々の歴史は苦難の連続でしたが、現在はグループ会社数50の企業グループへと成長を遂げることができました。「第2の創業」にあ