

# 年金受給にみるオスマン帝国の「長い10年」

## —オスマン海運経営会議議事録から—

小松 香織

### はじめに

「長い19世紀」という歴史概念がある。フランス革命（1789）から第一次世界大戦の始まり（1914）までをひとつの時代ととらえるものである<sup>1</sup>。オスマン帝国にとって1911年の対イタリア戦争（1911～12）から1922年の独立戦争（国民闘争<sup>2</sup>）の終結、すなわち帝国の滅亡まではまさしく「長い10年」であった。トルコ人にとって、この期間は第1次バルカン戦争（1912～13）、第2次バルカン戦争（1913）、第1次世界大戦（1914～18）、独立戦争（1919～22）と続く絶え間ない戦乱の10年余であった<sup>3</sup>。中東・バルカンを6世紀以上にわたって支配した帝国が消滅し、トルコ共和国という新しい国民国家が誕生したこの時期の歴史について、数多くの研究がなされてきたことは言うまでもない<sup>4</sup>。しかし、この動乱の中で市井の人々はどうかしていたのか。戦争は彼らの暮らしにどのような影響を及ぼしたのか。こうしたことはあまり語られてこなかった。もちろん個人の日記や回想録、この時代を背景とした文学作品・演劇などを手がかりとすることはできるが、本稿ではこれらとは別の方法で、当該時期の庶民生活を描いてみたい。

ここにひとつの史料がある。オスマン海運局<sup>5</sup>というオスマン帝国の官営汽船会社の経営会議議事録<sup>6</sup>である。この史料は、同社の後継であるトルコ海運公社が保管していたが、近年トルコ共和国大統領府公文書館へ移管された。議事録は1911～1930年の20年間にわたるもので全部で91冊に及ぶ。2018年に分類・整理とデジタル化が完了し一般の閲覧が可能となったが、まだこの史料を用いた研究は管見の限り見当たらない。しかし、これはオスマン社会史の史料として有益な情報を提供するものと考えられる。本稿ではこの議事録の中で、戦争に関連するものとオスマン海運局の職員の年金に関するものに焦点を絞り、その内容から「長い10年」の庶民の生活の一端を明らかにしたい。

## 第1章 経営会議の議題に見る戦争と年金

本章では1912年3月から1922年12月まで、すなわち第1次バルカン戦争の勃発から独立戦争が終わるまでの「長い10年」の時期の議題から戦争に関するものを抽出し、その内容を検討する。その多くは戦時下における給与・年金支給のあり方に関するものである。そこでまず、当該期の議事に関連する法規定がどのようなものであったのか確認しておきたい。

### 1. 戦時下における法規定

戦時体制に呼応して発布されたのは次の3つの法である。一つ目は1917年の「戦時下における海運局の管理職・職員の給与に対する加算に関する法」である。この法規は1916年10月24日に暫定法が定められていたが、1917年1月29日に確定され、2月6日に官報で公示された<sup>7</sup>。この法規に定められた特別給与のために海運局の当該年度<sup>8</sup>予算に150万クルシユが追加されている<sup>9</sup>。法規の条文の中で重要なものを抜粋して以下に示す。なお、引用文中の〔 〕内は筆者が補ったもので、下線も同様である。

第1条 オスマン海運局の全管理職・職員、乗組員、工員、年金受給者、遺児・寡婦のうち、月額1,000クルシユ未満の給与〔年金を含む〕・賃金を受け取っている者に給与・賃金の20%、1,000クルシユ以上の給与・賃金を受け取っている者には給与・賃金の15%に相当する特別月給を支給する。

第2条 この支払いは1332〔1916〕年9月初めから戦争が終結するまで継続する。

二つ目は、1919年7月の「ヒジュラ暦」1337年ラマダン月20日〔1919.6.19〕付のパン代支給に関する条項を海運局の管理職・職員、年金受給者、遺族にも適用することに関する決議」で、1919年7月15日に議決されて7月21日に公布されている<sup>10</sup>。上記と同様に重要条文を示す。

第1条 〔マーリー暦〕1335年6月19日付の管理職・職員、年金受給者、遺児・寡婦にパン代を支給する件に関する法規は、オスマン海運の汽船の甲板・機関室の乗組員を除いて、物価高加算を得ている他のすべての定額給与・賃金を支給されている管理職・職員および、これらの者たちのうち実働をせずに給与を受け取っている者、年金受給者、遺児、寡婦にも適用される。

第2条 汽船の甲板・機関室の乗組員については、本給にもとづき他の職員に準じて算定される食費の最大2分の1を限度として、経営会議の決定により必要に応じてパン代を支給する。

三つ目は1919年12月25日に制定され30日に公布された「オスマン海運局の管理職・職員に支給される特別手当と糧秣費に関する決議」である<sup>11</sup>。主要条文を抜粋する。

第1条 オスマン海運局から給与を得ている管理職・職員に正規の給与の他に下記の割合で特別手当を支給する。

- 給与が1~1,000クルシユの者は給与の3倍
- 給与が1,001~3,000クルシユの者は、1,000クルシユまでは3倍、1,000クルシユ以上は2倍

- 給与が3,000クルシユ以上の者は、3,000クルシユまでは上記のとおり、3,000クルシユ以上は超過額の75%
- 給与が400クルシユより少ない者には400クルシユの者の支給額を、600クルシユより少なく400クルシユより多い者には600クルシユの者の額を、600~900クルシユの者には900クルシユの者の額を支給する。
- 甲板・機関室の乗組員への特別手当は前述の割合を超えない範囲で経営会議の決議で定める。

第2条 汽船のオフィサー・乗組員で捕虜となり未だ帰還していない者の家族には月給の3分の1が支給されているが、彼らに前述の3分の1の本給に加えて、第1条の割合で特別手当を支給する。

第4条 局の年金基金より年金を支給されている年金受給者に、年金額と同額の給与を得ている管理職・職員に支給される特別手当の半額、遺児・寡婦のうち100クルシユ未満の年金を得ている者には〔年金〕手帳に記された人数の各人への年金の1.5倍、100クルシユ以上の年金を得ている者には2倍の特別手当を支給する。100クルシユ以上の年金の者に与えられる特別手当は、100クルシユの年金の者への特別手当より少なければその額〔100クルシユの者への額〕とする。

以上の3つの法規から、大戦中、海運局の職員に対して特別手当が支給されたこと、その目的は戦争へ動員された者や留守家族への慰労、戦時下の物価高騰による実質給与の減少に配慮して彼らの生活を支えることであった。さらに、こうした思考はすでに「長い10年」の初期から海運当局にあったことを伺わせる記録がある。

それは、1913年12月16日付の議事録に記された「戦時下におけるオスマン海運局の役割とその対価としての職員の処遇に関する経営会議の見解」<sup>12</sup>である。これは、軍人および公務員の年金規則の改訂により、軍属の工具・荷役夫なども年金の権利を享受できるようになったことに鑑み、オスマン海運の波止場の職員、汽船の甲板・機関室のオフィサー・乗組員についても同様の処遇を求めるとの見解を表明したものである。以下議事録を引用しながら決議の内容を紹介したい。

「現有職員の勤務形態は他の任務とは比較にならないほど多忙で、職務上日夜立ち通しで、あらゆる試練にさらされながら職務を遂行し、仕事の大半は重労働である。」「職員たちの年金および彼らの扶養家族の手当に関する」〔1306年8月16日制定の年金規則は、その時点で施行されていた公務員年金法に比べて拙速に起草されたものであり、その規定により…申請時点で年金資格が適用されなかった多くの者が被っているこの上ない困難を、残念なことに今日目にしているのである。〕「特別局は以前海軍省に属していたが、後にオスマン海運局の名のもとに、まったく別の経営形態に再編されると共に、陸軍省に所属するとされたため、前述の〔特別局年金〕規則の内容にもとづいて年金を施行することは、不可能とまでは言わないまでも〔現行〕法に適合しない状態となってしまった。これもまた職員たちにとっては不公正さに悩まされる一因となっている。海運局法により公式に陸軍省の所属とされ、…設置法で、この局の汽船は常時陸軍の用務を行う準備を整えておくようにと明示されており、また今日すべての職員が軍事行為にあたる任務に携わっているため、

陸軍に雇用されている民間の事務職員や書記と同様の、むしろ彼らよりも多くの、より困難な任務を課された軍の一員とみなされるべきであることは明らかである。…勤務時間が長く、夜勤が多く、重労働なうえに、その危険さは戦場で敵に対峙する士官・兵士に近く、もはや直接軍の一員とみなしうる海運局職員たちが、23年前に民間の基準で定められ、今日多くの項目が運用不可能な状態となった年金規則の条文に従って年金手続きがなされ、在職期間、給与、傷病の程度により軍人等が享受している恩恵、公正〔な待遇〕から除外され、政府の恩情を受けられないでいるため、〔マリーー暦〕1325年8月11日〔1908.8.24〕付軍人年金・退職法<sup>13</sup>の第59, 60, 61条で規定された権利を海運局職員にも適用すること、…一般的な権利の遂行から除外されることなく、陸・海軍省の民間職員のように直接軍人年金基金に加入させ、〔年金〕手続きを前述の基金に移す件を特別法に盛り込む許可を陸軍省に上申すべく、この決議を総務部に提出するものと決した。]

引用が長くなってしまったが、戦時下における海運局職員の過重な負担とそれに応えようとする経営側の姿勢を見て取ることができる。これに関連して法規の改正も検討された。

1年後の1914年12月21日付の議事録<sup>14</sup>で経営会議は、

「局の職員の年金もしくは遺児・寡婦への補償・支援金の手続きが、マリーー暦1306年〔1890年〕に施行され、…現在の必要性や事態に適合しない旧特別局年金規則の条文に従って行われていることは、…局の職員の災厄・困難を拡大することにはかならず、こうした状況は局の目的・利益の名を汚すことでもあり、あらゆる法規は時代の要請と社会・経済情勢に適合したものであるべきであり、それに反する行為は、局に有能な人材を失わせることになるので…局の職員も、軍に属する文民職員同様、軍人年金法に従って年金手続きを行って、遺児・寡婦を支援し、年金積立金も軍人年金法にもとづいて徴収し国庫に納めること、年金が不足する際は陸軍省の財政から補填することが、問題〔解決〕に適うものである」と、海運局の職員に対する軍人・軍属並みの処遇を求めている。そして、この見解にもとづいて作成されたと思われるのが以下の法案である。

「オスマン海運局職員の年金、遺児・寡婦の支援を軍人年金法に従って行うことに関する規則の草案」

第1条 オスマン海運局の職員〔管理職・書記・職員〕と船長〔航海士〕・機関士・その他の乗組員のうち、現在5%の積立金を納めているすべての職員、そして、彼らの遺児・寡婦には軍人年金・退役法の規定に従い年金〔支給〕・支援を行う。

第2条 職員〔管理職・職員〕が局の給与から軍人年金法に従って差し引かれている年金積立金は国庫に収められる。

第3条 局の職員〔管理職・職員〕が給与から差し引かれている金額が、年金受給者や遺児・寡婦の年金として十分ではない場合は、不足分を国庫から補填する。

第4条 年金受給者・遺族〔への年金〕の手続きは軍人同様人事部が行う。

第5条 2%の積立金を納めている汽船の乗組員と工具・荷役夫等のために、別途納付先を設け、そのための規則を定める。

第6条 1306年8月16日付特別局年金法のすべての条文は廃止されたものとする。

第7条 この法規の施行は陸軍大臣と財務大臣があたる。

ただし、このような法規は『オスマン帝国法令集 *Düstür*』および『オスマン帝国官報 *Takvim-i Vekayi*』には見当たらないので、何らかの事情で施行されなかったと思われる。次に年金規則の改訂が議題にのぼるのは、第1次大戦後の1920年3月である。ここでは既に軍事からは離れ、「1306年の特別局年金規則の大部分は、改訂により削除され、その内容は現今の状況に合わないため、年金受給者、遺児、寡婦たちは困窮しているので、局の職員の仕事を監督する委員会が、公務員年金法の多くの条文をそのまま採用する形で起草し、かつ時代に適合した年金規則の条文の承認を…全会一致で決議した」と、海運局職員を公務員として処遇するよう年金規則の改訂が求められている<sup>15</sup>。

## 2. 戦時に関する議題

ここからは経営会議の議事録から戦時に関連する議題（捕虜・戦死・兵役等）を取り上げて、戦時下でオスマン海運経営会議が審議した諸問題について具体的な事例を見ていきたい。

議題は全部で22件を数えるが、最も多いのは捕虜になった者とその家族に関するもので、12件とほぼ半数に上る。各々の決定事項を議事録の日付順に以下に示す。（ ）内は史料番号である。

- 1915年4月13日付議事要旨（以下1915.4.13と略す）

カラデニズ号の乗組員で、インドのボンベイで捕虜となった者の家族に、給与額が2,000クルシュ以下であれば2分の1を、2,000クルシュより多い場合は1,000クルシュを支給する。現地の物価高に合わせた増額分はこれに含まれない。（DA.611-5-0-0, Defter No. 47, Sayfa 33, 以下史料番号を省略し47-33と番号のみを記す）

- 1916.6.15

バフリ・アフメル号に乗船中捕虜となったヒクメトの家族4人に320クルシュの給与を等分し1人80クルシュを支給する。（49-21）

- 1916.12.7

カラデニズ号の電気技師で捕虜となったヒルミの祖母へ給与の2分の1を支給する。（49-85）

- 1917.1.4

カラデニズ号の乗組員で捕虜となったメフメト・ヌリの妻に本人の給与196クルシュ15パラの2分の1を支給する。（49-96）

- 1917.12.13

1333 (1917) 年8月27日にロシアの捕虜収容所で死亡したミドハト・パシヤ号3等航海士キャズムの遺族に、年金規則第21条「不慮の災厄に遭遇し死亡した者の家族に最終給与の4分の1を支給」を適用する。（50-65）

• 1918.12.14

捕虜中に死亡したミドハト・パシャ号の給仕アリフ・ヒクメトの妻の年金申請を承認する。(51-91)

• 1921.6.30

捕虜中に死亡したバフリ・アフメル号の甲板長サーリフ・レイスの妻に年金規則第19条に基づいて年金を支給する。(64-8)

• 1921.11.9

ロシア軍に汽船が撃沈され捕虜となっていたベズミ・アーレム号の火夫が、帰還後捕虜期間中の給与の支払いを請求したが、雇用記録がないとして却下された。(66-46~47)

• 1921.12.5

捕虜となっていたカラデニズ号の火夫が帰還後に死亡。父親による捕虜期間中の給与の支払い請求を承認する。(66-142~143)

• 1921.12.5

バフリ・アフメル号の水夫が、帰還後捕虜期間中の給与の支払いを請求した。(66-145~146)

• 1921.12.29

ブユク・マルマラ号の3等航海士サーミーの遺族年金申請にあたり、大戦中ロシア軍の捕虜となっていたことが、陸軍省人事部によって確認された。(66-214~215)

• 1922.7.9

カラデニズ号の4等機関士ダーマート・ヌーリーはボンベイ航路で捕虜となり、期間中に川に転落して死亡した。年金規則第21条により最終給与の4分の1を遺族に支給する。戦死者 (şehit) であるので勤務中の死亡を適用する。(68-136~137)

次に多いのは戦死者の遺族に関するもので7件ある。決定事項は以下のとおりである。

• 1916.3.30

〔マーリー暦〕1321年4月23日に敵艦隊の攻撃で沈んだイエシル・ウルマク号において戦死した3等機関士ハサン・ウスタの年金の受給資格者は妻一人であることがわかった。そして、局の年金規則〔第21条〕で、不慮の災害に遭遇して命を落とした者の家族に〔本人の給与の〕4分の1の年金を支給するとあるが、戦死者の家族に対しては法定外の年金を支給することが現行法に適合することから、妻に200クルシユの年金を支給する(48-5)

• 1916.10.22

敵の攻撃により戦死した職員の遺族3名に1人31クルシユ、計93クルシユの年金を支給する。(49-67)

• 1916.11.21

黒海で敵艦によって沈められ戦死したベズミ・アーレム号の機関長ハジ・ジェマール、電気技師テヴフィク、アブドゥッラー・ヒクメトの家族に年金を支給する。〔3人は〕勤務中に戦死したこ

とが、赤新月社捕虜委員会の指摘により判明した。…〔年金法〕第21条〔給与の4分の1を遺族に支給〕に従えば、ジェマールの妻と2人の娘に375クルシユ、アブドゥッラー・ヒクメトの妻と母に174クルシユ、テヴフィクの妻と母に124クルシユを支給すべきであるが、現今の状況に鑑み、このような戦死者に対しては法定外の年金を支払うことを政府が決定していることから、この決定に従い、前述の戦死者の家族には法定外の年金を支給する。(49-82)

• 1917.5.5

敵によって汽船を停止させられ戦死したセルカト号の火夫ユスフ・ウスタの妻、娘、息子に、一人30クルシユとなるように、元の金額87クルシユ20パラに2クルシユ20パラを補填して90クルシユを支給する。(50-31~32)

• 1917.5.10

〔マーリー暦〕1321年4月23日〔1915.5.6〕、黒海で敵艦隊によって沈められ戦死したイエシル・ウルマク号の火夫ベキル・ビン・ムスタファの年金の受給資格者は母一人であることがわかった。局の年金規則〔第21条〕に勤務中に死亡した者の家族に〔本人の給与の〕4分の1の年金を支給するとあるが、これは「非常事態における犠牲 (fedakârlık) であるばかりでなく、非常事態の中でも〔とりわけ〕戦争における死=殉教 (şehit) であるので、母親に法定外の年金を支払うことは慣習および現行法に適合しているため、死亡日から最終給与350クルシユの2分の1、175クルシユを母親に支給する。(50-34)

• 1918.5.9

イーネ・アダで敵の攻撃で戦死したアルタイ号の火夫ハサン・ビン・ベシャルの遺族に、「戦死者の家族には法定外の年金を支給することが政府の方針であることから」,〔年金規則の〕2倍額を支給する。(51-18)

• 1921.4.20

軍事輸送のため黒海を航行し敵艦の攻撃によって沈んだミドハト・バシャ号、バズミ・アーレム号、バフリ・アフメル号の乗組員のうち、水夫のマナストル出身アフメト・ハサン、オールド出身ヤークブ・ビン・マフムト、セイフェッディン・ビン・ハミト、操舵手長のオールド出身ムスタファ・サーリフの遺族たちが提出した請願書について、経理部によって書かれた〔マーリー暦〕1337〔1921〕年3月31日付文書では、同人たちの履歴が明らかではなく、近年入局し一部は出航時に登録された乗組員であることから、遺族への年金支給は法規上認められないと述べられている。…〔とはいえ〕同人らは局の乗組員として敵の攻撃に遭って命を落としたこと、遺族が支援を必要とする状況であることが判明したので、今回限りということで、…特別手当を支給する。(62-132)

上記以外では、兵役中の職員の家族への給与の3分の1を支払うとするものが2件(20-32, 41-15)と外国籍の職員に関するもの(カプラン号の2等航海士ヴィチンチョ〔イタリア人〕の遺族が、敵国民であるとの理由で大戦中停止されていた年金の支払いを要求し承認された件

(67-241~242)) が1件である。

以上の事例から、戦時下においては戦死者と捕虜に対して特別な配慮がなされていたこと、特に戦死者に対しては多大な敬意が払われ、遺族には時に超法規的な措置によって報いようとしたことがわかる。

## 第2章 戦時下の日常 一年金生活の実態一

前章では、「長い10年」における戦時に特化した給与・年金受給の実態を見てきたが、この間、当然通常の年金申請も行われており、むしろ議事録の大半はこうした件に関するものである。換言すれば、戦時であっても人々の日常生活は平時同様営まれていた。本章では、経営会議の議事録より、年金支給に関する案件をすべて抽出し、そこから得られたデータにもとづいて年金支給の実態を明らかにし、そこから読み取れる海運局職員の「働き方」や「家族のかたち」を再現してみたい。

オスマン海運経営会議の議事録が年金支給の実態を知る手がかりとなる理由は、オスマン海運局職員への年金の支給は必ず同局経営会議の承認を必要としたからである。年金規則において、年金基金の運営は経営会議に委ねられ(第27条)、経営会議は申請書の審査を行う(第29条)と定められていた。年金申請の手続きは、本人・遺族など受給希望者が申請書を海軍省に提出することによって開始される(第3, 22条)。支給決定までの流れは、まず申請書が海軍省から年金基金代表委員会に送られ、適格が確認されると経営会議で審査が行われる。その結果が文書で海軍会議に送られ、海軍会議での検討・承認を経て文書で海軍省に上げられる。海軍者は必要に応じて指示を書き加え年金の支給が決定する。海運局の所属が海軍から陸軍に代わった後は海軍省が陸軍省に置き換わったものの、海運局の経営会議の役割に変更はなかった。そこで、データを分析するにあたって、まず審議において適用された主な年金規則を確認しておこう。

### 1. 参照された年金規則の条項

経営会議での年金支給に関する審議において典拠として参照されたのは、1890年に制定された特別局の年金規則である。この規則は2部6章から成るが、ここでは年金支給の条件など審議で参照された条項に限定してその要点を確認する。なお( )内は典拠となった条文である。

まず年金を受け取る資格を有するのは、「特別局に雇用される事務職員、書記、用務員、船長・航海士、機関士、船舶書記、操舵手」と定められている(第1章第1条)。これに該当しない者(造船所・工場の工具、波止場の係留係、汽船の下級乗組員等)の処遇については別途定められている(第6章)。

年金を受け取るための手続きは、本人あるいは遺族が申請し、審査で適格とされると支給が開始される。審査の内容は、1. 就職の日付・年齢・初任給の額、2. 勤務歴(職歴・期間・給与)、3. 離職歴がある場合はその理由・期間、4. 刑事罰による服役の有無、5. 申請時に現役か否か、6. 健康上の理由で年金を希望する場合は傷病の時期が確認される(第3条)。

年金は2種類ある。ひとつは在職年数に対して支払われる年金、もうひとつは傷病に対して支払われる年金である(第5条)。勤続年数に応じて支払われる年金額の算定方法は次のように定められている。20才を過ぎてからの有給期間が満30年であることを条件に、退職日からさかのぼって10年間の平均月給の2分の1を年金月額とする。30年以上勤務した者は、超えた年数1年につき前述の年金額の30分の1を加算するが45年を上限とする。30年勤続者の場合この計算で年金が100クルシユ以下となっても100クルシユが支給される。45年勤続者の場合150クルシユを下回っても150クルシユが支給される。すなわち最低でも月額100クルシユの年金が保障されていた(第6条)。

傷病者年金の場合、重度の疾病、要介護の障がい者は最後の給与の半額が年金として支給された。軽度の疾病、介護を必要としない障がい者は給与の4分の1、勤続年数が10年以上ならば3分の1が支給された。勤続年数による年金受給の資格を満たす者については、どちらか有利な方を適用することになっていた。疾病、障がいの程度は海軍省保健局の判定にもとづき、特別局の経営委員会が審査・承認を行った(第9条)。

年金の受給は、在職期間中に給与の5%を積立金として納付していることが条件とされた。納付期間を満たさない場合は納付が完了するまで年金から毎月10%が差し引かれた。積立金の未納分は本人が死亡しても遺族年金から徴収され続けた(第11条)。辞職・免職者が納付した積立金は半額を基金に残し、半額は本人に返還された(第8条)。

遺族年金に関する規定は次のようになっていた。在職中に死亡し、その時点で年金受給資格を満たしている者、および、退職者で年金を受け取っている者が死亡した場合、遺族に年金が支給される(第15条)。遺族とは、遺児、妻、母、祖母である(第20条)。遺児には親が受け取っていた年金の半額が支給される。遺児が複数の場合はこの年金を等分する。遺児のうち、死亡した者、男子で20才に達した者、女子で結婚した者が出れば、その者への支給は停止され、その年金は残る遺児の年金に等分に加算される。父親の死亡時に既婚者として遺族年金が支給されなかった娘が後に離婚した場合、年金受給資格は回復し、他の遺児に配分されていた分が本人に戻される(第15条)。妻が複数いた場合、全員が有資格者となり妻への割当額を等分する。母、祖母も夫が死亡していれば有資格者となり、母への割当額を等分する。複数の妻の中から死亡、再婚などで欠格者が出た場合は、その取り分は残りの妻の年金額に加算される。母、祖母についても同様である(第16条)。

一人当たりの年金支給額が月額30クルシユに満たない場合は、基金が不足分を補填し最低限30クルシユが支給される(第17条)。

在職中に死亡し、その時点で年金受給資格の条件を満たしていない場合でも、勤続10年以上であれば、有資格者の年金額の3分の1が支給される。その場合10年を超えた勤務年数に応じて支給額が増えていく。ただし勤続年数が10年未満の場合、遺族年金は支給されない(第19条)。勤務時間中に事故もしくは病気で死亡した者の遺族には、死者が年金資格の条件を満たしていない場合でも最終給与の4分の1が年金として支給される(第21条)。また、通常20才に達した男子、

結婚した女子、母、祖母は欠格者となるが、生計収入のない障がい者であればその年金は終身支給される(第20条)。このように年金受給の規則は詳細に定められていた。

## 2. 年金申請審議から得たデータの分析

1912～1922年の議事録によれば、経営会議で審議された議題の中で年金に関する案件は433件にのぼる。ほとんどは年金の支給申請に関するもので407件(1つの議題で複数の申請を審議する場合もあるため、申請者の人数は478人<sup>16)</sup>)である。これらは大きく3つに分類することができる。それは、a) 本人の退職による年金支給申請、b) 本人の死亡による遺族年金申請、c) 年金受給者の変更である。

### a) 本人の退職による年金支給申請

これについては211人の申請があった。年金の受給資格には前述のように2つのカテゴリーがある。一つは停年(65歳)もしくは勤続年数満了(30年)によるもの、もう一つは傷病により働けなくなったが一定の勤続年数を満たしている者である。211人の中でどのような資格で申請したのかが判明しているのは111人で、そのうち停年もしくは勤続年数満期による申請者が56人(うち1人は却下)である。その内訳は、年齢が65歳に達したという理由で申請した者は7人で、うち5人は事務職でうち1人は却下されている。勤続年数が30年を充足したという理由による申請者は20人。勤続年数の分布は30年4人、31年3人、32年3人、33年1人、34年1人、35年1人、36年2人、43年3人、中には30年未満の26年、29年10ヶ月という事例もある。

傷病による申請者は48人(うち審査中5人、審査の結果却下された者2人、年金ではなく一時金の支給とされた者1人、後で申請したが変更した方が年金額が多くなるとの理由で前者のカテゴリーとされた者が7人)である。残りの100人についてはカテゴリーに関する情報はない。

### b) 本人の死亡による遺族年金の申請

本人の死亡による遺族年金の申請は137件あった。この中で当該職員が現役中に死亡したことが確認できる事例が20件ある。その内訳は、勤務中の事故・発病によって死亡した者が4人、その他8人(遺族は勤務中の死亡として申請したが却下された2件を含む。うち1件は却下の理由として勤務中に死亡したが死因がコレラであるので任務遂行中とは認めないというもの)、そして戦時下を反映して戦死4人、捕虜期間中の死亡4人が含まれる。死亡理由により遺族への処遇も変わるため、この部分は特記されることが多い。死亡時に年金受給資格を有する遺族が何人いたかについて見ていくと、記録のある122件中、遺族数1人が55件、2人が26件、3人が22件、4人が12件、5人が5件、6人が2件である。遺族1人で最も多いのは妻が一人残された事例で48件である。遺族の内訳は、妻112人(2件は妻が2人)、娘83人、息子48人、母15人となっている。

### c) 年金受給者の変更

何等かの理由により年金受給者の数に変更が生じた場合で114件の事例が記録されている。受給資格者の増減は一人あたりの年金支給額の変更を意味するものであり、受給者にとっては極めて重

大な問題といえる。最も多いのは娘が結婚により受給資格を失うケースで39件、次は息子が成人したため資格を喪失するケースで35件である。娘に関しては離婚して年金受給が再開されるケースも13件ある。未亡人となった妻が再婚して資格を失う場合も9件ある他、再度離婚して年金が再開されたケースも4件みられた。受給者の死亡も18件あり、その内訳は母6人、妻11人、娘1人である。

以上のように、年金申請に関する議事録から抽出したデータから、退職の事情、本人死亡時の家族構成、女性家族の婚姻(結婚・再婚・離婚)などの実態を知ることができた。退職の事情については、65才がいわゆる「停年」の目安であったようである。ただしほとんどの者はもっと若い年齢で年金受給の権利を得られる勤続年数30年を充足した後に退職しており、その勤続年数は30~36年に集中している。30年に到達した時点ですぐに年金生活に入らない理由は、年金受給額が現役給与の半額となってしまうことから、体力に問題がなければ勤務を続けて収入を維持する道を選択したと考えられる。意外なのは、傷病による申請者が多いことで、申請理由が判明している者に限っては、ほぼ半数に近い。勤務中の事故によって障がい者となるなど、事務職以外の職員の労働環境の厳しさを伺い知ることができよう。

本人が死亡した時点での遺族の人数・構成に関しては、前述の退職時の年齢に年金生活期間を加えるとかなりの高齢となる(海運局職員の退職時の年齢は50~51才をピークに65才までの間に集中している<sup>17)</sup>ため、子供たちはすでに自立している、つまり男子は成人となり、女子は既婚者である可能性が高い。そのためデータでは遺族は妻1人のみというケースが最も多い。このことに留意しながら、あくまでもデータ上の数値からの情報に基づくならば、娘の人数が判明しているケースをみると1人が29例、2人が22、3人が2、4人が1となっており、息子の場合は1人26、2人11であるので、1世帯当たりの子供の数は2~3人というのが標準的な家族構成であったと推測される。イスラーム社会は「子沢山」のイメージがあるが、オスマン帝国期の大都市においては必ずしもそうではなかった。江川ひかり氏によれば、アナトリアの中核都市ブルサやコンヤの家族に関するイスラーム法廷記録に依拠した統計では、一世帯当たりの子の数は2.5人弱であり、「子が少なく、妻一人の核家族」世帯がオスマン史における特徴であることが再確認された<sup>18)</sup>、本稿の数値もこれを裏付けるものといえよう。

注目されるのは女性の婚姻についての数字である。前述のようにb)のデータでは、本人死亡時の遺族年金の記録は122件で、年金受給資格者は妻が112人と最も多い。しかし、c)のデータによると、その妻が再婚した事例が9件、さらに再度離婚して受給資格を回復した事例も4件ある。またc)で最も多いのは娘が結婚により受給資格を喪失する事例で39件を数えるが、娘が離婚して資格を回復した事例も13件にのぼる。これらの数字を見る限り、女性の再婚、離婚にはそれほど大きな社会的障壁はなかったようである。

### 第3章 戦時下の暮らし

「長い10年」における年金生活者のくらしはどのようなものであったか。本章では、停年退職者や遺族に支払われた年金はどれほどの額だったのか、それは受給者の生活を支えるのに十分な額といえるのか、戦時下の物価の動向にも考慮しながら検討したい。

#### 1. 年金支給額

年金支給額は受給者の現役時の給与に基づいて算定されるものである。そこでまず、オスマン海運の給与水準を確認しておこう。洋上勤務者と地上勤務者にはそれぞれ別の給与体系があった。洋上勤務者の給与は、職種ごとに異なるが、特別局の設立（1876年）当初の標準的な金額は、船長の月給が2,000クルシユ、以下2等航海士1,400クルシユ、3等航海士1,000クルシユ、船舶書記1,000クルシユ、甲板長500クルシユ、船倉係・船大工・ウィンチ係・操舵手が400クルシユ、水夫350クルシユ、1等給仕300クルシユ、2等給仕250クルシユ、3等給仕200クルシユ、機関長2,000クルシユ、2等機関士1,250クルシユ、3等機関士900クルシユ、機関員長500クルシユ、火夫400クルシユ、石炭夫300クルシユであった。地上勤務者については、局長は海軍大臣が兼務したため事実上の経営責任者である局長補佐が5,000クルシユ、経理部長3,000クルシユ、文書部長2,400クルシユ、代理店統括部長2,400クルシユ、上級の書記・記録係1,000～2,000クルシユ、一般的な書記・記録係や事務員400～750クルシユ、用務員・お茶くみ・警備員400クルシユといったところであった<sup>19</sup>。

その後、約40年を経過する間に給与水準はどれほど上昇したのか。表1は1918年の洋上勤務者を代表して船長・航海士の給与体系を、表2は1921年の地上勤務者の給与を示したものである<sup>20</sup>。洋上勤務者の給与がほぼ2倍となっているのに対し、地上勤務者の給与は横ばいにとどまっている。このような給与の実態をふまえて、年金支給額について検討していく。経営会議議事録の中から、

表1 オスマン海運局職員の給与水準（1918年）（クルシユ）

	特級	1級	2級	3級
汽船（大型・中型）船長	4,000	3,250	2,500	1,850
2等航海士	2,250	2,000	1,500	1,350
3等航海士	1,700	1,200	1,000	—
見習航海士	600	600	600	
小型汽船船長		2,500	2,000	1,250
モーターボート船長		1,250	1,000	
帆船はしけ船長	750			
水夫	600			

（出典：DA. 51-72, 73）

表2 事務系職員の給与(1921年に承認された昇給案\*より)  
(クルシュ)

\*管理職に昇給はなく、一般職員のみ昇給。

部局長	5,000 → 5,000
部局長補佐	2,000 → 2,500
事務長	2,500 → 2,500
事務員	1,200 → 1,500
書記(秘書)	1,000 → 1,250
用務員長	1,000 → 1,000
用務員	600 → 800
夜警	750 → 800

(出典: DA. 62-142, 144)

各人に支払われた年金額が記されている事例をすべて抽出したところ、以下のようなデータを得ることができた。

まず退職者自身が受給した年金(前章 a 参照)をみてみよう。年金規則第6条にもとづいて支払われる勤続年数に対する年金について、議事録では「月額何クルシュ支給」というかたちで131人分の記録が残っている。それらによれば、100クルシュ未満が3人、100クルシュ台30人、200クルシュ台38人、300クルシュ台20人、400クルシュ台9人、500クルシュ台4人、600クルシュ台10人、700クルシュ台5人、800クルシュ台4人、900クルシュ台2人、1,000クルシュ以上6人という分布になっている。100クルシュ未満の年金額は各々56, 88, 96クルシュである。おおまかに言えば100クルシュ以上200クルシュ未満の事例が多い。一方、年金規則第9条にもとづく傷病者年金の事例は23人分あり、支給額の分布は100クルシュ未満2人、100クルシュ台6人、200クルシュ台7人、300クルシュ台5人、400クルシュ以上3人である。400クルシュ以上の額は500, 750, 955クルシュである。うち最も高額な955クルシュの受給者は診断の結果介護不要とある。このため要介護者であれば現役時代の給与の半額が支給されることを3分の1とされた。この人物の最終職歴は機関部長補佐で在職中は2,865クルシュというかなりの高額を得ていたことになる。次に高額な750クルシュの受給者は工場のウスタ(職人の親方)で、要介護と認定されたため給与1,500クルシュの半額が支給されたようである。勤続年数による退職者の中で最も高額な年金を得ていたのは退職時に部長補佐の職にあった人物で、その受給額は1,834クルシュとされている。このように、現役時代の給与が高かった者にとっては年金生活も安泰であったが、多くの者の年金は月100~200クルシュ台であり、その半額となれば月額50~100クルシュ台で、生活はかなり苦しいものであったはずである。

次に遺族年金(前章 b 参照)の額をみてみよう。在職中もしくは退職後年金受給中に本人が死亡した場合、遺族は申請により遺族年金を受け取ることができた。議事録ではその総額、遺族数、

その内訳、一人当たりの支給額が記録されているが、すべての項目が記載されているとは限らない。総額のみ、一人当たりの額のみが記される場合もある。ここでは一人当たりの年金額がわかる事例を取り上げて、遺族たちがどれほどの年金を受け取っていたのかを確認する。当該の事例は計117件あり、支給額の分布は、100クルシユ未満が66件、100クルシユ以上300クルシユ未満が47件、300クルシユ以上が4件である。100クルシユ未満のうち、50クルシユ未満が34件で、その中でも30クルシユが24件と多い。この理由は年金の最低額が30クルシユとされ、これに満たない場合は年金基金が補填したためと考えられる。実際議事録においてその旨が記載されている事例が10件ある。

死亡時に確定された年金額はその後の年金受給権利保有者の状況の変化によって増減した。議事録によれば、議題の相当数はこの受給者の変更に関するものである(前章c)参照)。遺族年金の額についての情報はこれらの記録からも得られる。前述と同様に支給額の分布を示すと、一人当たりの金額が100クルシユ未満が54件、100クルシユ以上300クルシユ未満55件(うち100クルシユ台41件、200クルシユ台14件)、300クルシユ以上5件となる。100クルシユ未満のうち50クルシユ未満が16件(うち30クルシユ1件)で、前述の本人死亡時に24件あった確定年金額30クルシユ丁度の事例は、変更においては1件に、50クルシユ未満も34件であったものが16件に減少している。これはなぜかと考えてみると答えは簡単に導き出せる。変更の事例の多くは前章で示したように受給資格者が減少したケースである。年金の総額は変わらないため受給者が減れば一人当たりの割当額が増えることになる。そのため変更の事例では確定当初より年金額が高くなるのである。いずれにしても、一人が受け取る年金額は停年退職者が得ていた額よりかなり少なく、中には30クルシユに満たないため年金基金が補填するケースも見られたのである。

## 2. 物価と年金

それでは、こうした年金で人々は生計を維持することができたのか。物価の変動を考慮しつつ検討してみたい。そもそも最低支給補償の30クルシユという額は、特別局年金規則が制定された当時(1890年)の物価水準に基づくものであったと考えられる。その後物価はゆるやかに上昇するものの大きな変動はなかった。急激な変化は「長い10年」に訪れる。第1次世界大戦中、参戦国の物価は軒並み上昇したが、オスマン帝国はその中でも突出している。1914年の物価を100とした場合1919年のそれは、連合国側のイギリスが221、フランスが259といずれも2倍強、同盟国側のドイツは401と4倍に上昇しているのに対し、オスマン帝国は1,424と14倍を上回る<sup>21</sup>。この物価高が人々の日常生活に及ぼす影響について、生活必需品の物価上昇をみてみよう。表3は主な食料品の価格変動を示したものである。主食のパンの価格は1914年から1918年に27倍、砂糖が65倍、豆(庶民にとって高価な肉に代わる重要なたんぱく源)が16倍、羊肉が18倍に上昇している。食料品以外の生活必需品の例としては、石鹼が同時期に20倍、燃料としての灯油が107倍、木炭が26倍、薪が12倍となっている(表4参照)。

表3 イスタンブルにおける食料品の物価上昇  
1 オッカ (約1,300g) あたりの市場価格 (クルシユ)

	パン	砂糖	豆	羊肉
1914	1.25	3	4	7
1915	1.65	7.5	7	8
1916	9.5	30	15	16
1917	18	112	40	35
1918	34	195	65	125

(出典：Toprak 1995, p. 144 より抜粋)

表4 イスタンブルにおける第1次大戦末期の物価上昇  
1 オッカ (約1,300g) あたりの市場価格 (クルシユ)

	石炭	灯油	木炭	薪
1914	7	1.5	0.5	45
1917	75	110	5.5	320
1918	140	160	13	540

(出典：Toprak 1995, p. 146 より抜粋)

全体的に1917年以後の物価の上昇は急激なものであった。当然オスマン政府もこれに手をこまねいていたわけではない。海運局は政府の意をくんで、第1章で述べたように物価高を考慮した戦時手当を給与や年金に15~10%上乘せするという対策をとっている。しかしこの程度の増額では激しいインフレに追いつかなかったことは上述の数値が明白に物語っている。

## おわりに

本稿では、オスマン海運経営会議議事録の中で、戦争に関連するものとオスマン海運局の職員の年金に関するものに焦点を絞り、その内容からオスマン帝国の「長い10年」における戦争の影響と人々の生活について、年金を通して明らかにしようと試みた。

戦時に関連する議題として多く見られたのは捕虜と戦死者に関するものである。オスマン海運局は「長い10年」において陸軍管轄下に置かれ、官営海運として軍事輸送を担った。黒海ではロシア艦隊の攻撃で沈没した船もあり、戦死した者もいた。また輸送中にロシア海軍に拿捕されて捕虜となり収容所に送られた者もいて、異国の地で虜囚のまま死亡するケースもあった。インド洋海域でもイギリスによる同様の脅威にさらされた。経営会議は「軍に雇用される民間人の軍属よりも重く危険な任務を遂行しており、軍の一員とみなされるべき」で、その功績にふさわしい待遇をするべきであると提言している。しかし、彼らはいくまでも民間人であり、兵役に服しているわけではない。場合によっては乗船を拒否することも可能であった。例えば次のような出来事があった。

1914年インドのボンベイ（ムンバイ）便にあてられたカラデニズ号の乗組員のうち49人が任務遂行を拒否したのである。49人の内訳は船長、航海士2、書記、操舵手1、水夫7、給仕7、船大工、機関士3、電気技師、ボイラー技士、ウィンチ係5、火夫13、石炭夫6であり、汽船の規模からみてほぼ全員とみられる。この事態に経営会議はこの49名に対して「今後いかなる職名、身分であっても海運局の仕事に雇用しないものとし、〔職員名簿から〕名前を削除し解雇する」としている<sup>22</sup>。実際のこのカラデニズ号は現地ボンベイでイギリスに拿捕され乗組員は捕虜となったので、これほど多くの乗船拒否者が出たのも当然である。こうした危険が予想される任務を遂行させるため、当局は同号について、まず出航時に乗組員の給与を寄港地の物価水準に合わせて特別に増額し、捕虜となった後には留守家族に本人の給与の半額を支給している<sup>23</sup>。戦時における軍事輸送はオスマン海運の最重要任務であり、これに従事した職員に対しては特段の配慮がされていたのである。

戦時下においても、引退し年金生活者となった者、また本人が死亡した後の遺族たちにとっては、年金に依拠した生活は平時同様続いていた。経営会議で審議された年金申請からは、そうした彼らの家族形態を知ることができた。本人死亡時の遺族は妻1人である場合が多く、遺児が残されていても1～3人といったところであった。イスラーム社会は一夫多妻、子沢山のイメージを持たれがちであるが、2人の妻がいた事例は2件のみで、平均的な家族構成は妻と2、3人の子供という小規模なものであったことがわかった。その一方で妻や娘の結婚や離婚、再婚といった事例も少なくない。妻の中には再婚した相手と死別し、再度結婚したケースもある。配偶者を得る機会があれば再婚を選択した背景に遺族年金の少なさがあつたのではないだろうか。家族全員で農作業に従事する地方の農村とは異なり、都市の給与生活者の家族にとっては、主たる働き手の存在こそが生活のレベルを維持する上で重要だった。年金受給資格を得ながらも引退せず働き続けた事例があつたのもこうした理由からと考えられる。

一方、戦時下での日々の暮らしはどうだったか。戦争の影響はハイパー・インフレとなって彼らに襲い掛かった。平時においてすら、現役時代の半額という年金、さらにその半額を等分した遺族年金での生活は前述のようにけって楽なものではなかったはずである。そこに物価高騰が直撃する。政府も海運局も特別手当などを支給して対策を講じてはいたが、「長い10年」の彼らの暮らしが厳しいものであつたことは確かである。オスマン海運のような国営企業の年金生活者でもこのような状況であつたとすれば、公的支援を望めない民間人の困窮はさらに深刻なものであつただろう。民間レベルでの福祉の充実はトルコ共和国期を待つ他はなかった。

本稿は、科学研究費助成事業・基盤研究（C）（一般）・平成30年度～令和4年度「年金制度にみる近代トルコ社会」（課題番号18K01007）による研究成果の一部である。

【注】

- 1 イギリスの歴史学者エリック・ホブズボームが提唱した時代概念。フランス革命が始まった1789年から第一次世界大戦が始まる1914年までを「長い19世紀」としている。
- 2 トルコでは独立のための戦いを「国民闘争 *milli mücadele*」と呼ぶ。
- 3 藤波伸嘉 2014「オスマン帝国と「長い」第一次世界大戦」(池田嘉郎編)『第一次世界大戦と帝国の遺産』(山川出版社), 191-218頁参照。
- 4 新井政美 2001『トルコ近現代史』みすず書房, 永田雄三 1978『中東現代史 I』山川出版社, ハーニオール(新井政美監訳, 柿崎正樹訳) 2020『文明史から見たトルコ革命—アタテュルクの知的形成』みすず書房, ローガン(白須英子訳) 2017『オスマン帝国の崩壊』白水社などを参照。
- 5 オスマン海運局はイスタンブル周辺海域, マルマラ海沿岸, 黒海, エーゲ海, 地中海航路に定期便を運行する特権を有するオスマン帝国最大の官営汽船会社であった。この組織は当初海軍直属であったが後に陸軍の管轄下に置かれた。スルタン・アブデュルハミト2世(在位1876-1909年)期には特別局(*İdâre-i Mahsûsa*)と称し, 青年トルコ人革命後の1910年にオスマン海運局(*Osmanlı Seyr-i Sefâ'in İdâresi*)となり, 1923年オスマン帝国が消滅してトルコ共和国が誕生すると, トルコ海運局(*Türkiye Seyr-i Sefâ'in İdâresi*)と改称した。これを引き継いだのが現在のトルコ海運公社(*Türkiye Denizcilik İşletmeleri A. Ş.*)である。オスマン帝国の汽船海運については, 小松香織 1998「アブデュルハミト二世時代の官営汽船—「特別局」とオスマン海軍—」(『史学雑誌』107編6号, 1-35頁)参照。
- 6 *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Encümen Kararları, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri, Kurum Kodu 611-5-0-0 (Seyr-i Sefain İdaresi)*. 以下 DA. 611-5-0-0 と略す。
- 7 *Düstür*, II-8-1355, II-9-139, 140, *İstanbul, Evkaf Matbaası*, 1928.
- 8 マーリー暦 1333 年 (西暦 1917 年)。オスマン帝国ではイスラーム暦 (ヒジュラ暦) と共にマーリー暦という財務暦が用いられていた。
- 9 *Düstür*, II-9-584.
- 10 *Düstür*, II-11-314, 315.
- 11 *Düstür*, II-11-526~528.
- 12 DA. 611-5-0-0, *Defter No. 20*, p. 126~129 (1329.12.3(1913.12.16)). 以下議事録の出典については DA. 611-5-0-0 と略し, 史料番号と頁数を 20-126~129 のように示す。
- 13 1909 年施行の「軍人年金・退職法 *Askeri Tekâüd ve İstifa Kânûnu*」(*Düstür*, II-1-694~716)。
- 14 DA. 611-5-0-0, 45-47~49 (1330.12.8(1914.12.21)).
- 15 DA. 611-5-0-0, 57-13 (1336(1920).3.3).
- 16 他に単に「102 人の申請を審議」とのみ記された議題があるが詳細が不明なためここでは申請人数から除外した。
- 17 小松香織 2018「オスマン帝国の年金制度と人々のくらし—官営汽船の事例から—」『学術研究 (人文科学・社会科学編)』第 66 号, 183-184 頁。
- 18 江川ひかり 2009「一九世紀中葉オスマン帝国における人口と世帯—西北アナトリア, バルケスイル郡の事例から—」(『歴史人口学と比較家族史』205-234 頁) 早稲田大学出版部, 208 頁。
- 19 小松香織 2018, 184 頁参照。
- 20 海運局の給与水準は当時のイスタンブルの公務員とほぼ同等もしくはそれをやや上回るものであった。イスタンブル市の 1917 年度の予算では, 市職員の給与は部長 4,000 クルシュ, 部長補佐 2,000 クルシュ, 事務員 1,500 クルシュ, 書記 500~750 クルシュ, 用務員 150~200 クルシュとされている (*Öner, Erdoğan 2008, İstanbul Şehremâneti (Belediyesi)' nin Kuruluşu ve 1917 Yılı Bütçesi*, Ankara, pp. 70-95)。
- 21 Toprak, Zafer 1995 *İttihat-Terakki ve Devletçilik : Türkiye'de Ekonomi ve Toplum (1908-1950)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, p. 162.
- 22 DA. 611-5-0-0, 40-12 (1330.7.19(1994.8.1)).
- 23 DA. 611-5-0-0, 47-33 (1331.3.31(1915.4.13)).