

事業を進めることも、将来的な方向性のひとつとして考えられる。

ボランティアの位置づけが、劇場やホールの事業を円滑に運営するというものから、市民組織として、あるいは事業のパートナーとして関与するものへと分化し、ボランティアとしての主体性が高まるなかでは、その活動内容や団体の性格に適した形での劇場・ホールとの関係を模索する必要がある。

② 有償性と実費支給

ボランティアの多様な業務内容のなかで、ウラ方業務に対しては有償としているケースが一般的であった。前述のとおり、組織的には劇場・ホールから独立している「舞台研究会うらかた(喜多方プラザ文化センター)」や「ステージオペレータクラブ(たんば田園交響ホール)」では、施設側とウラ方業務に関する委託契約を結んだ形になっている。

ウラ方業務は、ボランティアとは言え舞台・音響・照明等の操作など専門的な技術や知識が必要とされるため、それに対する対価としての有償性は妥当であろう。逆に言えば、活動に対する対価を受け取るということは、金銭的な面はさておき、プロフェッショナルとしての意識も必要になる。“有償である”ということが、ボランティアの“意識”としての甘えを払拭し、精神的にも組織的にも自立した活動につながるのであれば、「ボランティアは無償奉仕である」という従来の概念に捕らわれず、活動の発展性を優先しても良いのではないだろうか。

一方、交通費などの実費負担については、第1章でも整理したように、業務量に対する負担よりも経済的な負担の方を負荷として捉えている割合が高い。ボランティアを構成するメンバーが若年層中心であったり、都市部に位置する劇場・ホールでボランティアが広範囲から集まっている場合^{*2}には、積極的かつ継続的な活動のためにも、交通費程度の実費負担は検討されるべきであろう。

ただし、費用弁償の方法については、個々のボランティア参加者によって居住地や活動への参加率など条件が異なるため、十分な議論を経たうえで、劇場・ホール側、ボランティア側双方の納得できるシステムを模索する必要がある。

市民活動団体として独立している「能登演劇堂振興協会」、「武生国際音楽祭推進会議」でも、財源の確保は重要な課題である。特に理事の個人的な負担に対する依存度の大きい「武生国際音楽祭推進会議」では、継続的な費用負担を期待することには限界があるため^{*3}、観客層の拡大等による安定的な財源確保も今後の活動の課題と言えよう。

^{*2} アンケート調査によると、劇場・ホールまでの交通機関としては「車」が75.1%を占めているものの、唯一大都市に立地する大阪の「プラネットステーション」では68.8%が「公共交通機関」を利用している。また、劇場・ホールまでの所要時間についても、調査対象の平均では約21分であるが、「プラネットステーション」では約50分という結果が出ている。大都市圏では、居住地・勤務地に関係なく幅広いエリアからボランティア活動に参加する率が高いため、それだけ交通費の負担も多いと言える。

^{*3} 推進会議の理事クラスは事業の赤字の補填が重要な役割のひとつになっており、20万円から50万円程度の自己負担をしている人も少なくない。