

スポーツ等や観光施設（宿泊施設、交通施設、娯楽施設等）がある。宣伝は目的をもち効果を期待する活動である。したがって周到な計画にもとづいて実施されなければならない。その計画は資金の面と技術および知識の面で制約される。したがって観光宣伝の現状もこの現実から逃れることはできない。

2 わが国の海外観光宣伝の現況

(1) 宣伝の対象 宣伝は海外にある旅行者層を対象としているが、効果と資金の点からして宣伝地域を選択し、米国を第1とし、カナダ、東南アジア、欧州、南米の順に重点をおいて宣伝を実施している。また製造業者が卸売業者・小売業者への宣伝やそれらとのタイアップの宣伝をたいせつにするように、旅行者層や交通機関を対象とする宣伝も実施している。

(2) 宣伝手段 宣伝印刷物、新聞雑誌広告、映画、ラジオ、テレビ、写真、海外催物、招請接遇等がある。宣伝印刷物にはホルダー類とポスターがあり、ホルダー類は直接旅行者層に渡ることを目的とするもので、旅行者層の種類により一般向、青少年向、旅行計画者向、来邦者向等その対象に応じて作成する必要がある。ポスターは大衆を目標とするが、その掲出場所を考慮に入れて販売基点（selling point）、大きさ、美的効果等を含めた計画で作成する必要がある。

映画は大衆に音と写真で如実に伝えるものなので、その企画のいかんによっては強力な手段である。さらにテレビに利用されることが多くなっているため、その宣伝力がいっそう大きくなっている。

写真は印刷物、ポスター、催物の展示物に利用されてその威力を発揮するのみならず、記事提供等にも使用されその利用率が高いので、その整備いかんは宣伝の機会をとらえるのに大きな影響をもつ。ラジオ・テレビによる広告放送は行われていないが催物参加の場合インター・ビューの形で放送が行われたり、映画利用のテレビ放送が実施されている。各種の海外博覧会等海外催物への参加は、会場における展示物の展示、印刷物の配布、係員による観光案内とともに、新聞、ラジオ、テレビがこれを採り上げる機会が多く、また宣伝印刷物要求書配付による調査の実施など各種の方法による宣伝の実施ができるので、旅行者層の多い地点においては多大の効果を上げることができる。

旅行関係の記者、旅行講演家等の招請接遇は、その執筆にかかる記事が新聞・雑誌に掲載される結果、広告以上の効果を上げ、また旅行者の接遇は、旅行者に的確なインフォメーションを与えることによって、すぐれた効果をもたらしている。

(3) 宣伝機構 日本の海外宣伝は国際交通機関である日本航空、日本郵船等の実施する宣伝を除いては、国際観光協会とその海外事務所であるニューヨークおよびサンフランシスコにある日本観光宣伝事務所を通じて実施されている。

参考文献 全観光編 観光宣伝（昭和26）。津田弘孝著 鉄道営業（昭和29）。J. R. Biggs 著 The Use of Type (1955)。R. Loewy 著 Never Leave Well Enough Alone (1951)。(吉田栄次郎)

かんこおうとう 喚呼応答 作業の安全と正確を期し、作業の途中において起った事象について確かめるために、2人以上がこれを相互に応答しあい確かめることをいう。たとえば機関士と機関助士とが列車または車両を運転中信号等を確認したとき、または作業上のことからして相互に応答しあい確かめることをいう。機関士と機関助士は互に協力し合い、確実にかつ円滑に作業をしなければならないので、運転中は喚呼応答によりその作業を律している。とくに信号は列車運転の安全を保つ上に最も重要なものであるから、機関士・機関助士が協同

して信号を注視しなければならないものであり、互に錯誤のないことを理解しあうことが肝要であるから信号を注視したときは、その現示状態を喚呼応答するのである。信号に対する喚呼応答によりその認識が判然とするし、また錯誤防止となり動作も明確になる。

電車のように電車運転士が1人で乗務している場合は、1人で信号注視をしなければならないので、これを正確に確認するため信号機を指差し喚呼することを指差喚呼という。また動力車乗務員が運転中の列車の通過または停車する停車場名、到着線、通過または到着時刻等を時刻表により確認するとき、該当事項の箇所を指で指差し確認することを指差確認という。（三和達忠）

かんざいく 管財区 国鉄の鉄道管理局の現業機関であって、そのおもな担当業務は用地および高架下の実地管理（用地界線の保守を含む）および売却、建物の貸付および売却ならびにこれらに付帯する調査である。

土地、建物、高架下等の固定財産の管理に当る現業機関としては、保線区および建築区があるが、これらの固定財産の量とこれを管理する業務量の多い箇所については、その管理を質的によりいっそう充実徹底させるため、これらの機関から独立した別個の機関を設けて集中管理をさせることとなり、昭和32・3・15に東京鉄道管理局の新橋、新宿および上野の3箇所に設置されたものである。これによってこれらの固定財産の現場管理業務の執行面が強化され、無断転貸・第三者使用の防止・排除等貸付契約の履行の確保や不法侵害の防止・排除等についての体制が整備されるとともに、保線区および建築区は、その本来の主たる任務である線路および建設物の保守業務に専念できることとなった。

管財区に区長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて、助役および管財掛を指揮監督し、管財区に属するいっさいの業務を処理している。これらの職員を管財区従事員と呼んでいる。

（宮坂正直）

かんざいせん 関西線 関西本線のほかこれから分岐する12の支線の総称。その支線は参宮線、名松線、紀勢東線、草津線、信楽線、奈良線、桜井線、片町線、和歌山線、紀勢西線、城東線および阪和線である。線名は明治40年鉄道国有法により関西鉄道株式会社から移管となった線路が主要部分をなしている。これを引きついだものである。（森 博寿）

かんさいでんりょくくろべつどう 関西電力黒部鉄道

1 事業者の概要

名称 関西電力株式会社、本社 大阪市北区梅ヶ枝町、資本金1,014,000万円、おもな事業 電気事業、電気機械器具の製造販売、地方鉄道。鉄道従事員62人、保有車両電気機関車12（うち蓄電池2）、客車38、貨車173両。

沿革 日本電力株式会社が黒部水系電源開発の目的で専用鉄道として、大正14年から昭和11年にわたって敷設したもので、その後日本発送電を経て関西電力の所有となり、昭和28年地方鉄道に変更し現在に至る。

2 地方鉄道線

富山県にあって、富山地方鉄道黒部線終点宇奈月と連絡、宇奈月・樺平間20.1km単線、動力電気・内燃、軌間0.762m、旅客（手荷物を除く）・貨物運輸を目的とする。昭和28・11・5地方鉄道に変更の許可をうけ、同年11・16運輸開始。毎年降雪期12・1より翌年5・31まで運輸営業を休止する。

3 施設・車両の特色

本鉄道は本来の目的から黒部川にそって険しい峡谷地帯に敷