

日本特殊法人制度和铁路改革的新动向*

宋胜¹ 荣朝和²

(¹日本同志社大学大学院综合政策科学研究科 京都 602-8580

²北方交通大学经济管理学院 北京 100044)

摘要:从日本特殊法人制度角度探讨其铁路改革的发展变化。在日本的公益性法人分类中有一种特殊法人,是依据专门立法而设立的经济组织,其设立的目的在于有些经济活动不适于国家直接插手但也不合适直接交给私营企业去运营。日本铁道建设公团、运输设施整备事业团和日本国铁改革后形成的各JR公司等都属于特殊法人。特殊法人在日本战后经济复兴和实施各类经济社会政策方面发挥了很大作用,但也存在很多问题,因此日本目前正在对其特殊法人制度进行改革。三个位于日本本州的JR公司在形态上已经接近完全民营化,但其特殊的地位决定了它们在相当长时期内将仍旧是保留一定公共性并接受政府管制的特殊类型企业。

关键词:日本、特殊法人、铁路改革、民营化、公企业

1、日本的法人设立程序与分类

在日本,法人是指与自然人相对、在法律上承担各种相应权利义务的主体。日本在法人的设立方面采取了多种审批手续,包括:“特许制”,即需要经过专门的特许审批程序才能设立,且大多数需要为有关法人设立而进行特别立法;“许可制”,即只要依据一般的法律得到主管部门的个别许可就可设立,这里的许可是指主管部门的自由裁量行为,许不许可主管部门依法有一定的自由度,而未经许可的则一般被视为相对禁止;“认可制”,即只要依法经主管部门认可就可设立,这里的认可通常指主管部门不带有裁量权的行政行为,即只要条件具备主管部门就应该认可;“认证制”,法人设立时只要依法确认团体的内部规章后即可成立;“准则制”,即只要具备了一般法律所规定的条件就可以登记设立;“自由设立制”,即法人的设立完全不受限制。政府在这几种法人设立程序中所起的限制作用显然是依次减轻的。在日本,除自由设立制不被承认外,所有法人都是依照前几种方式设立的。^{[1][2]}

由于法人的设立方法(如上述的特许或许可制等)、设立目的(公益或非公益、营利或非营利)、设立者(政府或民间)等各不相同,因此分类方式也各不相同。本文主要根据各类法人的营利性和公益性划分为公益性法人、中间法人和营利法人三大类(见图1),其中公益性法人指从事公益性或公共性活动而不是营利性活动的法人,我们在后面专门讨论。营利法人是与公益性法人相对应而把营利作为主要目的的法人,以各种“会社”(即公司)为主要代表,营利法人均依照日本《民法》35条和《商法》52条设立,一般采取准则制。各民营铁道公司多属于营利法人,但也有个别特例。在公益性法人和营利法人之间还有另外一类团体,像工会(劳动组合)和农协(农业协同组合)等虽然既不属是公益性也不属于营利性,也被设立为法人,并在社会上发挥着很大的作用。在《中间法人法》颁布前,这些过去的中间法人大都是通过特别立法来设立的,比如工会的成立依据《劳动组合法》等。根据2001年6月公布的《中间法人法》规定,中间法人是“以成员的共同利益为目的,且不以将剩余金向成员分配为目的的团体”,也就是非公益同时非营利性性质的团体。目前中间法人的设立分为有限责任和无限责任两种,同一般公司一样采取准则主义,这类团体可以采取收费方式来补充日常运营,但营利本身不是目的。各种同学会、爱好者团体和互助会等也可成为中间法人。^[3]

*基金资助:国家自然科学基金项目(G0306-70273001);铁道部科技发展项目(2002F027)

宋胜:(1968年—),河南,日本同志社大学大学院综合政策科学研究科博士生;荣朝和(1953年—),江苏,北方交通大学经济管理学院教授

2、属于公益性法人分类的特殊法人

公益性法人包括各类公益法人、独立行政法人、特殊法人、认可法人和指定法人等从事公益性或公共性活动的法人。

2.1 公益法人

公益法人分为狭义公益法人和其他公益法人两类。公益法人只要不违反设立的目的,也可以从事以解决日常运营自用经费为目的的收费活动。在税收方面,公益法人从事公益活动的收入不纳税,但是公益法人从事收益活动的收益依照《法人税法》的规定是要纳税的。在《法人税法》上还有一个“公共法人”的概念,主要是指下面将要提到的特殊法人等。

狭义公益法人是指根据《民法》第34条设立的社团法人和财团法人,其设立条件是:从事公益事业;不以营利为目的;主管部门的许可(许可制)。其中社团法人指为某一目的而结集起来的人的集合体,设立时要有发起人制定的章程、事业计划和收支预算等。如果是公益的目的则适用于《民法》34条,称为公益社团法人;如果是营利的目的则适用于《商法》52条,称为营利社团法人,也就是“会社”。财团法人是对被无偿捐赠的用于公益事业运营的财产赋予法人身份,相当于“公益信托”。日本只承认公益目的的财团法人。财团法人的设立除依据《民法》外,也可依据《私立学校法》、《宗教法人法》等特别法设立。公益社团法人和财团法人都是从事公益性活动因而可以得到政府的补贴,过去曾大量设立,现在则一般不容易得到设立许可,目前日本属于公益法人的社团法人和财团法人共有约2.6万家,其中约3/4由地方管理。^[4]

其他公益法人是指依据民法以外的特别法设立的以公益为目的的法人,主要从事教育、医疗、宗教、慈善等公益活动。比如依据《私立学校法》设立的学校法人(包括各类私立幼儿园、小学、中学和大学),依据《社会福利事业法》设立的社会福利法人(各类社会福利单位),依据《医疗法》设立的医疗法人(各类医院和诊疗所等),依据《宗教法人法》设立的宗教法人(包括寺庙、神社等宗教设施及各种宗教团体中的法人)等。

2.2、独立行政法人

独立行政法人原先是一些由国家直接经营的国立大学、国立博物馆、国立医院、国立研究所等机构,后来被赋予了法人资格,并从国家行政机关中独立出来作为特殊行政组织独立运作。国家根据社会审计等机构对独立行政法人的“业绩”评价决定其预算的分配、投资的多寡等,绩效不好的法人会面临预算减少、合并、甚至撤消等危险。国家直属机构的独立行政法人化始于1998年,截至2003年1月已有59个机构转化为独立行政法人。独立行政法人的设立除依据《独立行政法人通则法》外,还根据各机构的特色为每个机构制定了“个别法”予以约束,如原国立环境研究所的设立法就是《独立行政法人国立环境研究所法》。

2.3、特殊法人

特殊法人是依据专门立法而设立的法人,如日本铁道建设公团是依据《日本铁道建设公团法》设立的,宇宙开发事业团是依据《宇宙开发事业团法》设立的等。一般来说,特殊法人从事公益性很强的工作,且被置于国家的强力保护和监督之下,设立特殊法人的目的在于有些事务不适于国家直接插手但也不适合直接交给私营企业去运营。在政策制定方面政府可以站在大局的高度,又能以财政税收为后盾进行规划,因此是它的强项,但在具体实施政策的时候有许多情况并不适于国家直接参与,例如铁路、公路、机场等的具体建设及建成后的运营如果实行企业式经营管理,效率和效益往往会好于政府直接经营。由于政府部门在制度上和人员上都不适于从事企业式的经营,因此脱离政府行政组织而又不是私人团体的特殊法人在这里就有了一定的用武之地。特殊法人包括“特殊会社”、“公团”、“事业团”和“公库”等多种组织形态。

采取公司形式的一部分特殊法人称作特殊会社,政府特别是日本中央政府往往在这些特殊会社中占有大部分有时甚至是绝大部分股份。日本国铁改革后形成的7个JR公司(6个旅客铁道株式会社和日本货物铁道株式会社)就属于特殊会社。与铁道有关的特殊法人还有日本铁道建设

公团、运输设施整备事业团、帝都高速度交通营团（东京地铁的一部分）和都市基盘整备公团等（详见表 1）。

表 1 日本部分特殊法人一览表

组织形态	名 称			
特殊会社	电电源开发株式会社 关西国际空港株式会社 日本烟草产业株式会社 日本电信电话株式会社 东日本电信电话株式会社 西日本电信电话株式会社 北海道旅客铁道株式会社（JR 北海道） 东日本旅客铁道株式会社（JR 东日本） 西日本旅客铁道株式会社（JR 西日本） 东海旅客铁道株式会社（JR 东海） 四国旅客铁道株式会社（JR 四国） 九州旅客铁道株式会社（JR 九州） 日本货物铁道株式会社（JR 货物）			
公 团	日本道路公团 首都高速道路公团 阪神高速道路公团 本州四国连络桥公团 绿资源公团 水资源开发公团 日本铁道建设公团 新东京国际空港公团 石油公团 地域振兴整备公团 都市基盘整备公团			
公 社	日本邮政公社(2003 年 4 月 1 日开始)			
事 业 团	劳动福利事业团 简易保险福利事业团 金属矿业事业团 环境事业团 宇宙开发事业团 国际协力事业团（JICA） 社会福利 医疗事业团 科学技术振兴事业团 农畜产业振兴事业团 运输设施整备事业团 日本私立学校振兴 共济事业团 中小企业综合事业团			
公 库	国民生活金融公库 住宅金融公库 农林渔业金融公库 中小企业金融公库 公营企业金融公库 冲绳振兴开发金融公库			
银 行	国际协力银行 日本政策投资银行			
金 库	商工组合中央金库			
公营竞技	日本中央竞马会 地方竞马全国协会 日本自行车振兴会 日本小型汽车振兴会 日本船舶振兴会			
其 他	日本育英会 社会保险诊疗报酬支付基金 日本放送协会（NHK） 奄美群岛振兴开发基金 日本原子力研究所 日本贸易振兴会 日本劳动研究机构 理化学研究所 国际观光振兴会 农林渔业团体职员共济组合 日本艺术文化振兴会 日本勤劳者住宅协会 日本学术振兴会 核燃料再利用开发机构 北方领土问题对策协会 国民生活中心 农业者年金基金 心身障害者福利协会 国际交流基金 年金基金运用基金 放送大学学园 日本体育·学校健康中心 雇用·能力开发机构 勤劳者退职金共济机构 新能源·产业技术综合开发机构 公害健康被害补偿预防协会			

资料来源：日本《Railway Journal》2002 年 4 月号 85 页及《现在的法令》第 1649 号(2001 年)18 页，已经本文作者整理。

公团主要是指国家进行各种大型基本建设时的实施主体。大部分的公团是由国家全额出资的，但是像首都高速道路公团、阪神高速道路公团那样由国家和地方共同出资的情况也有。

公社是指为经营国家的某种产业或项目由政府全额出资设立的特殊法人。日本曾存在过日本国有铁道、烟草专卖公社和日本电信电话三个公社，其当初的经营是由国家设立“特别会计”作为国有国营的公企业来运营。现在三公社都已因实现民营化而不存在了，但他们的继承者也是特殊法人，日本国有铁道变成了现在的各 JR 铁道公司，烟草专卖公社的继承者是日本烟草产业株式会社（JT），日本电信电话公社转为现在的日本电信电话株式会社（NTT）。但根据 2002 年 7 月公布的《日本邮政公社法》规定，自 2003 年 4 月 1 日起，作为民营化的第一阶段，原总务省邮政事业厅将改制为日本邮政公社。需要说明的是，由地方政府设立的“地方公社”（如地方道路公社、土地开发公社等）接近于公益法人中的社团法人或财团法人，不在特殊法人之列。

营团也是公企业组织形态的特殊法人，在二战期间的日本曾大量设立，主要作为物资管制的团体，从事战时条件下的生活必需物资的生产和提供等，如粮食营团、住宅营团、农地开发营团等，战后这些营团很快被解散或改制成公团。现在唯一还保留有营团字样的特殊法人是“帝都高速度交通营团”（通称“营团地下铁”），它和东京的“都营地下铁”一起构成东京的地铁网络，目前该营团资本金的 53.4% 握在国家手中，其余为东京都政府的出资。

公团与国家的大型基本建设有关,而事业团则是国家推行某项特定经济政策或社会政策时的代理执行机构。例如与铁道有关的有前“运输施設整備事业团”主要就曾是负责分配国家给各运输企业的补贴,是国家补贴政策的一个代行机构。

特殊法人中的公库和银行是政府的金融机构,是为了遵循某种政策目的向特定的对象进行低息贷款,或在民间金融机构的融资活动出现问题时实施政策性融资等,来补救民间金融机构的不足之处。其中两个银行只是接受财务省的监督,而6个公库除了财务省外还要根据设立时的政策目的接受其他各省厅政府机构监督。商工组合中央金库的主要业务则是实施国家中小企业政策,向中小企业提供融资,是根据特别法《商工组合中央金库法》设立的。

公营竞技是指战后为了复苏经济而创设的公营赌博业,根据特别法律(如竞马法等)由地方政权及中央竞马会在各地主办,种类有赛马、赛车、摩托艇和自行车4种。公营竞技的作用是一定程度地补贴地方财政收入,用于振兴当地企业或及其他公益性目的。

“其他”是指根据其他特别法设立的特殊法人,组织形态有基金会、协会、振兴会、工会和中心等。这些组织的作用与事业团相似,一般为国家某项政策的代行机构,如通过“国际交流基金”开展政府倡导的国际文化交流事业,通过“日本育英会”向贫困学生提供助学贷款来实现教育机会均等的目标。

2.4、认可法人

认可法人也是依据特别法律设立的法人。特殊法人和认可法人都是国家设立的,但发起者不同,在这类法人设立的时候如果是由国家发起则为特殊法人,如果是由民间发起而其业务又具有公共性,则根据特别法律接受主管大臣的“认可”后成为认可法人。认可法人的出资形式各种各样,与行政部门的关系也各不相同,其中由国家全额出资的认可法人实际上与特殊法人没有本质区别,但由于是“私人发起”因此不受有关部门如总务省的审查,故有人将其称为“隐形的特殊法人”。比如日本银行与国际协力银行、日本政策投资银行同为政府金融机构,本质是一致或近似的,但日本银行为认可法人,后两者却为特殊法人。在目前改革特殊法人的呼声中,认可法人改革的必要性也突显出来。

2.5、指定法人

指定法人是指根据法令由行政部门指定从事某种特定业务的法人,主要指行政事务代行型指定法人,如从事各种考核、检查、登记、核验业务的机构。指定法人有中央政府部门指定的也有地方政府指定的,有些业务具有垄断性,而且有些指定法人的职员被视作公务员。虽然原则上指定法人应为公益性质的法人,但在实际操作中,指定法人又常超出行政性的范围,一些营利法人也可以被指定从事行政事务以外的事务,即民间活动型指定法人,如从事信息收集、问卷调查、市场调查等活动的机构。

3、特殊法人制度的改革

随着日本经济在战后的复兴,为施行各项经济、社会及文化政策,特殊法人等公共机构开始大量设立。这些特殊法人在国家基本建设、政策金融、研究开发等众多领域与有关政府部门紧密配合,在国家政策实施方面发挥了很大作用,为日本经济的高速增长做出了贡献。

但是特殊法人自身的问题也很多,其中比较典型的有:经营责任不明确;运营过程中无效率,没有透明性;组织和业务的自我膨胀;缺少经营的自律性等。这些弊端大都源于特殊法人和政府的特殊的关系,是特殊法人这种制度所带来的必然结果,比如所谓的官僚“再就职”问题就很典型。由于存在中央政府官员的定期晋升制度,官员在晋升到一定的地位(比如课长)后,由于可向上晋升的位子越来越少,又要给后来的年轻人让出位子,因此除少数继续升迁的幸运者外,同期的大部分官员只好早早退休,他们退休时大多只有40多岁,显然还有很长时间可以工作。而他们再就职的单位往往就是原先管辖的特殊法人,特殊法人也多愿意接收他们,因为可以利用他们的老关系从主管部门获得各种照顾。设立特殊法人的特别法中一般都规定这些公共

机构的人事、预算等重大事项由国家主管部门决定，主管部门为解决本部门退下来的官僚的就业问题也会愿意安排他们去特殊法人再就职。^[5]这样的制度造成上述特殊法人的种种弊端也就不足为奇了。

推行特殊法人改革除上述制度的弊端外，还有经济环境方面的原因。因为很多特殊法人是经济高速增长时期的产物，那时政府资金雄厚，可以铺得起很大的摊子支持“大政府”。而上世纪 80 年代末 90 年代初的“泡沫经济”破灭以后，日本进入经济低成长期，长年的不景气促使政府决心通过行政改革来减少政府不必要的支出，特殊法人的改革只是行政改革的一部分。1998 年的《中央省厅等改革基本法》确定了对特殊法人进行清理及合理化的改革方针。2001 年 6 月又颁布了《特殊法人等改革基本法》，该法规定到 2006 年 3 月 31 日为特殊法人“集中改革期”，在该法中作为改革对象的有 77 个特殊法人和 38 个认可法人。依据《特殊法人等改革基本法》，改革目标是特殊法人与认可法人的“废止”、“民营化”、“独立行政法人化”以及清理缩小或向其他机构移交等。^[6]

特殊法人中与铁道有关的主要有“日本铁道建设公团”、“运输设施整備事业团”、“帝都高速交通营团”和 7 个 JR 铁道公司，此外“都市基盘整备公团”和“本州四国联络桥公团”也与铁道建设有关，但规模较小。本次改革涉及到的主要为前 3 个特殊法人，其中日本铁道建设公团和运输设施整備事业团根据 2002 年 12 月的《独立行政法人铁道建设运输设施整備支援机构法》，将于 2003 年 10 月 1 日合并为“铁道建设运输设施整備支援机构”，帝都高速交通营团则将于 2004 年春实现股份制的特殊会社化，其最终目标也是完全民营化。而作为特殊公社的 JR 铁道公司的民营化改革，由于在国铁民营化的 1987 年时根据《日本国有铁道改革法》已经确定了改革步骤，故另有法律规定。

4、铁路改革的新动向

在特殊法人改革的同时，日本 JR 公司的民营化也进入了新阶段。2001 年 6 月 22 日颁布了修订后的 JR 会社法（全称是《关于部分修订旅客铁道株式会社及日本货物铁道株式会社的法律》），规定要将 JR 在本州的三个经营业绩较好、股票都已上市并且股价也很不错的客运公司（也称“JR 本州三社”，包括 JR 东日本、JR 东海和 JR 西日本）从新 JR 会社法的适用范围排除出去，这实际上是改变了该三公司的特殊法人地位。另外，日本政府于 2002 年 6 月 21 日卖出了留在手中的 JR 东日本铁道公司最后 50 万股股份，这样无论从组织形态上还是从经济形态上看，JR 东日本可以说已经较彻底地实现了完全民营化。JR 东海和 JR 西日本的政府所持股的最终卖出工作也在筹划进行。^[7]

根据原 JR 会社法的规定，国铁民营化后成立的各 JR 公司在财务、人事、运营计划等多方面要受到政府的管制，包括：从事汽车运输及其他行业活动时的认可；对新股发行、公司债券募集、借入长期资金等的认可；对有关董事长、监事等的选定及解聘的认可；对运营计划及其变更的认可；对重要财产的转让或提供担保时的认可；对有关公司规章的变更、利益分配、损失处理、公司合并、分割及解散行为的认可；照顾中小企业的义务；向主管部门国土交通省提供财务报表的义务；服从国土交通省的监督和命令；国土交通省有听取有关报告及进行检查的权力等等。^[8] JR 本州三社这次脱离 JR 会社法的管辖，如果真的能够完全自主地进行经营，应该说就差不多成为纯民间公司了。

但是在本次修订的 JR 会社法取消 JR 本州三社有关管制的同时，又为这三家公司今后的经营设立了三条“指针”。这三条指针包括，第一要求 JR 本州三社“保证 JR 各公司间运费及各项收费的合理制定、各公司间铁道设施的统一使用以及保证其他铁道企业与 JR 各公司间的协作”。制定该项指针的主要目的在于，防止因国铁民营化及本次 JR 本州三社脱离 JR 会社法的管制后产生线路分割造成旅客和货主的不便。当初国铁民营化时为此采取的措施包括运费的一票通算制度和线路使用费的成本价制度，前者是让即使跨越数个 JR 公司乘车时票价仍从整个 JR 网络的角度来计算，使人感到好像仍在一个公司内乘车，后者是对 JR 货物公司支付给其他 JR 公司的线路使用费规定只需补偿因使用了线路而增加的成本，实质是 JR 各客运公司对 JR 货运的变相补贴。在修订后的 JR 会社法实施以后，JR 本州三社实际上已成为带 JR 名称的新公司，它们可以改变名称甚至对公司进行分割和重组，第一项指针其实是要求继续保持路网统一性的制度。第二项指针是，“考虑到国铁改革后运输需要的新动向新变化，通过保持线路正常运营及对车站和

其他铁道设施的修建来确保旅客货主的便利”。当初国铁民营化时,为了确保 JR 各公司分割后包括赤字线路在内的全行业能实现自负盈亏,是在采取一系列收益调整措施后由 JR 各公司继承原国铁设施的,因此不能因为某线路不盈利就放弃不经营。这一方针的意思是,如果出现了国铁改革时没有设想到的新情况而需要放弃某条铁路的经营时,应按照《铁道事业法》的规定向铁道沿线政府和居民作充分说明,此外车站和其他设施的修建也应充分考虑到使用者的方便。第三条指针是,“避免对从事同行业的中小企业的经营活动进行不正当妨碍或对其利益的不正当侵害”。因为即使 JR 公司完全民营化后,它们相对于其他铁路企业来说仍然是大企业,实力相差悬殊,因此要规定不能歧视中小企业,在开展多种经营方面也要考虑各方面的利益。为了确保 JR 本州三社按上述三个指针行事,国土交通省可以对其进行必要的“指导”和“忠告”,如果这几家公司无正当理由没有按“指针”开展企业活动并不听从“劝告”,国土交通大臣可以“命令”,违反“命令”者则可对公司董事处以罚款。^[9]

在日本,通常把组织形态上从国有国营变为股份制公司称作“民营化”,例如当年日本国铁改革后成为股份制形式的特殊法人,但实际上大部分股权仍掌握在国家手中,而伴随政府最终放弃所有股权的变更则被称为“完全民营化”。国铁改革的最终目标就是完全民营化。但是,按照《日本国有铁道改革法》和 JR 会社法的规定, JR 各公司应作为“骨干运输部门高效率地发挥其应有的作用”,而为了使其发挥这种“应有的作用”,国铁民营化时为其附加了许多管制条款。JR 各公司这十几年可以说作为骨干运输部门一直发挥着作用,而且这三家公司的股票即使全部上市,实现了完全民营化,其作为“骨干运输部门”的地位也不会改变。JR 本州三社虽然从过去的很多管制限制中解放出来,可以进行更自主的经营,但国家对其经营又特别规定了若干“指针”来规范,这与纯民间铁道公司仍然是有区别的,因此它们似乎是一些不再属于特殊法人的特殊企业。有观点认为,无论是本次的 JR 会社法修订还是今后 JR 完全民营化的努力,都难以在日本产生真正意义上大型私营铁道企业,而最大的可能性应该是形成若干具有一定程度公共性并接受某种程度管制的民营企业,这也许就是像铁路这样的基础设施产业进行民营化的真正归宿。^[10]这一点也值得正在进行改革的中国铁路认真参考借鉴。

参考文献

- [1] 金子宏等编:《法律学小辞典》第三版,(日)有斐阁,2002年
- [2] 村上武则:《基本行政法》,(日)有信堂,2001年
- [3] 日本财务省:“中间法人制度的创设”,《现在的法令》1652号6~14页(2001年)
- [4] 日本总务省编:《公益法人白书》2001年版,财务省印刷局发行
- [5] 佐藤信之:“关于特殊法人改革”,(日)《铁道学报》,2002年4月号,84~87页(日文杂志)
- [6] 日本财务省:“推进特殊法人·认可法人的集中并且根本性的改革”,《现在的法令》1649号6~22页(2001年)
- [7] 厉国权:“日本铁路改革系列讲座”,北方交通大学,2003年1月(只是讲座的记录稿,另有计算机多媒体显示)
- [8] 宋胜、荣朝和:“日本铁道与铁道企业的分类及相关法规”,《铁道运输与经济》,2003年5月
- [9] 日本财务省:“JR本州三社的纯民间公司会社化”;《现在的法令》1654号50~61页(2001年)
- [10] 山口真弘:“JR本州3社的完全民营化和各社的使命”,(日)《运输与经济》,(2001年6月号,49~52页(日文杂志))

The Special Juridical Person System in Japan and its Railway Reform

¹Song Sheng, ²Rong Chaohe

(¹Graduate School, Doshisha University, Kyoto, 602-8580, Japan

²School of Economics and Management, Northern Jiaotong University, Beijing 100044, China)

Abstract: The paper discusses the process of railway reform in Japan from the angle of the special juridical person system. Among public welfare juridical persons in Japan, there is a group of special public corporations, which are incorporated in accordance with special laws. These corporations aim at economic activities that neither the government nor private enterprises are competent for. Japan Railway Construction Public Corporation (JRCC), Corporation for Advanced Transport and Technology (CATT) and the 7 Japan Railway Companies (7 JRs) formed after the reformation of Japan National Railway system can be classified into this kind of special corporations. These special juridical persons have greatly promoted Japan's post-war economic revival and implementation of its social and economic policies. However, there are still some problems need to be resolved, therefore the special corporation systems in Japan are experiencing a reform. Although the 3 JR companies (East, West and Central) in Honshu of Japan have nearly transformed into private enterprises, their status in transport market will make them remaining the special identities with certain publicity and under government's regulation in certain levels.

key words: Japan, special juridical person, railway reform, privatization, public corporation

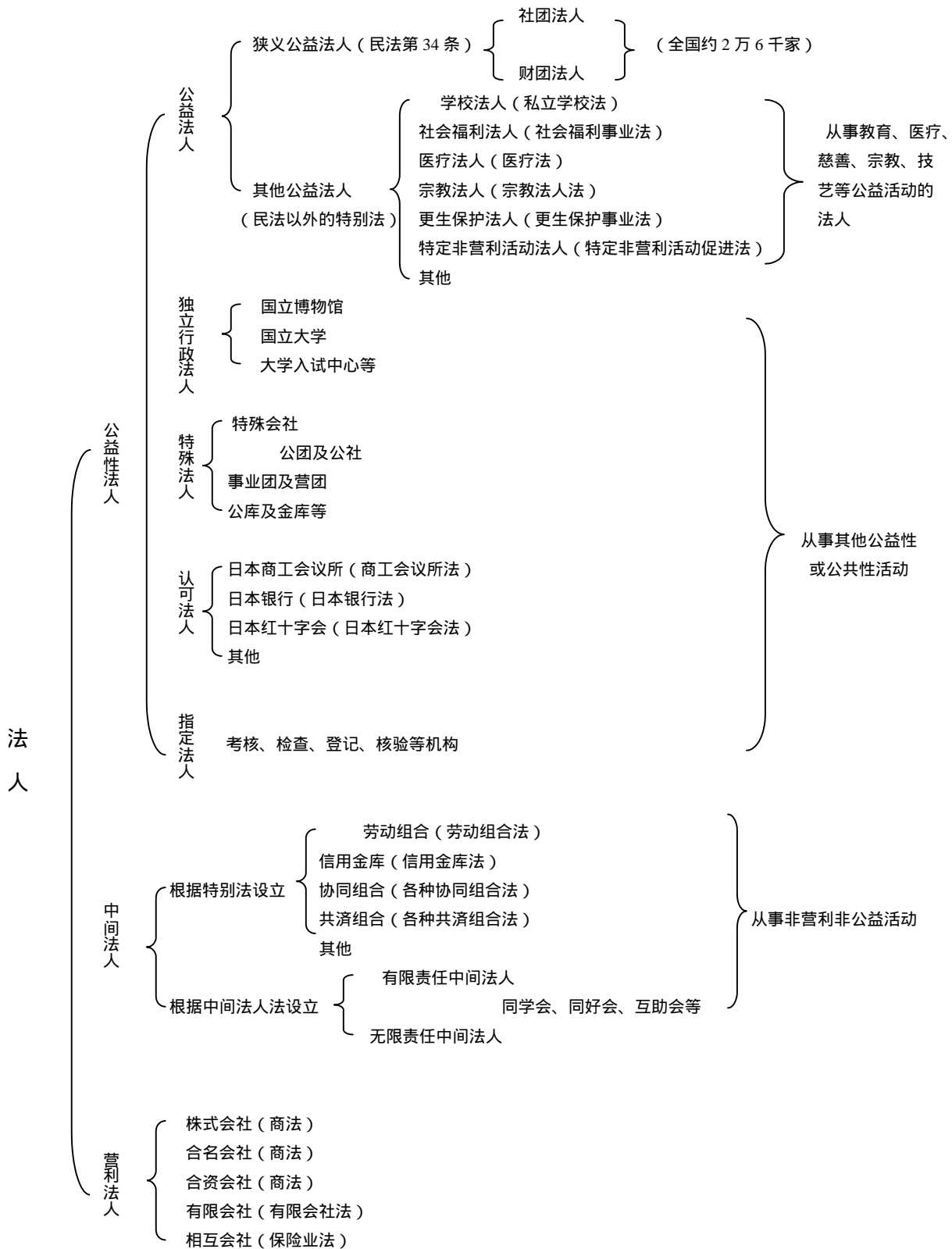


图 1 日本法人分类示意图

注：本图系参照各种资料制作