

日本第三部门发展的 合理性问题研究

王猛 著



中国社会科学出版社

日本第三部门发展的 合理性问题研究

王猛 著



中国社会科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

日本第三部门发展的合理性问题研究 / 王猛著. —北京:
中国社会科学出版社, 2019. 5
ISBN 978 - 7 - 5203 - 4397 - 8

I. ①日… II. ①王… III. ①社会团体—研究—日本
IV. ①D731. 364

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 088724 号

出版人 赵剑英
责任编辑 孙 萍
责任校对 李 莉
责任印制 王 超

出 版 中国社会科学出版社
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010 - 84083685
门 市 部 010 - 84029450
经 销 新华书店及其他书店

印 刷 北京明恒达印务有限公司
装 订 廊坊市广阳区广增装订厂
版 次 2019 年 5 月第 1 版
印 次 2019 年 5 月第 1 次印刷

开 本 710 × 1000 1/16
印 张 16.5
插 页 2
字 数 279 千字
定 价 69.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书, 如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话: 010 - 84083683
版权所有 侵权必究

前 言

在日本，第三部门是地方公共团体和民间企业共同出资设立的以提供公共产品和公共服务为目的的企业法人。在经历了20世纪八九十年代的快速发展期之后，随着泡沫经济的破灭，原来从事土地开发、娱乐设施建设等的大量开发型第三部门企业出现亏损。一旦第三部门企业出现破产，地方公共团体就不得不为亏损和破产所产生的损失埋单，这导致了民众对第三部门企业的批判，进而怀疑第三部门方式的合理性。

本书的主要目的是通过案例研究，探讨第三部门存在的合理性问题。

为此，本书选取了日本较早采用第三部门方式的铁路部门和最近出现的采用第三部门方式的城市再开发部门作为主要研究对象。其中，铁路第三部门主要负责经营日本国铁改革过程中从干线和营利性线路分离出来的支线铁路，而城市再开发第三部门主要负责对失去经济活力的地方城市城区的再次开发。在两个行业中，本书分别选取了两家代表性的企业，通过对上述两个部门的企业进行案例分析，论证第三部门企业在找到更为合适的可替代方式之前仍然有其存在的合理性。

本书通过理论和案例分析认为，导致第三部门企业亏损和破产的原因并不是第三部门方式本身的问题，而是没有清楚认识到“第三部门不是万能的，第三部门主要承担原本民营企业不愿意从事，或项目本身就是一种亏损性的项目”这种第三部门的特殊性。

本书提出，在判断第三部门合理性时，最重要的看第三部门企业所从事项目公共性的大小。本书通过总结先行研究和分析案例，提出了判断公共性大小的三个指标：乘客（顾客）、地区影响和可替代性。通过上述三个指标，可以判断第三部门企业所从事的项目是否具有可行性，以及在经营过程中出现亏损时，地方公共团体是否应当提供补贴维持项目继续发展。

本书研究发现，在铁路第三部门企业案例中，无论是出现亏损还是维持盈利，在找到更为合适的替代方式之前它们都具有存在的合理性；在两家城市再开发第三部门企业中，饭田城市再开发公司正是符合上述三个指标才取得了成功，而京都 ZEST 御池虽然在对外宣传中不断强调自己的公共性，但是由于不能满足上述三个指标所以才导致了亏损不断，也正因为如此，京都市对京都 ZEST 御池提供补贴是不合适的，在今后的改革过程中，应当采用其他更为合适的方式。

目 录

第一章 绪论	(1)
一 第三部门和合理性概念界定	(2)
(一) 欧美第三部门概念	(2)
(二) 中国第三部门概念	(3)
(三) 日本第三部门概念	(4)
二 研究目的	(7)
三 研究方法	(11)
四 本书结构	(14)
第二章 研究综述	(17)
一 公共产品供给主体选择	(19)
(一) 公共产品的政府供给	(23)
(二) 由市场提供公共产品	(25)
(三) 公共产品供给的其他方式	(30)
(四) 日本式第三部门提供公共产品	(33)
二 第三部门设立程序分析	(39)
三 第三部门经营模式分析	(51)
(一) 第三部门公共性与营利性的平衡	(52)
(二) 管理人员选择	(53)
(三) 官民经营责任分担	(54)
第三章 日本第三部门的历史和现状	(56)
一 日本第三部门历史分析	(56)

(一) 日本第三部门概念的产生	(56)
(二) 第三部门概念出现之前的时期	(57)
(三) 20 世纪 70 年代第三部门概念出现后到 20 世纪 80 年代	(59)
(四) 泡沫经济破灭后(20 世纪 90 年代到现在)	(61)
二 日本第三部门现状分析	(63)
(一) 日本第三部门的种类	(64)
(二) 日本第三部门发展现状	(67)
第四章 日本铁路第三部门合理性案例研究	(88)
一 日本铁路第三部门的诞生	(89)
二 第三部门铁路概况	(95)
(一) 特定地方交通线转换铁路	(99)
(二) 新线转换铁道	(101)
(三) 新干线并行线路	(102)
三 北越急行	(116)
(一) 北越急行的历史分析	(117)
(二) 北越急行的投资分析	(120)
(三) 北越急行的经营分析	(124)
(四) 北越急行公共性分析	(128)
四 北近畿丹后铁道(KTR)	(134)
(一) KTR 的历史分析	(134)
(二) KTR 的投资分析	(136)
(三) KTR 的经营分析	(137)
(四) KTR 收入状况分析	(140)
(五) 与其他企业竞争的分析	(142)
(六) 企业内部组织制度分析	(144)
(七) KTR 公共性分析	(146)
五 铁路第三部门存在合理性思考	(159)
第五章 日本城市再开发第三部门合理性案例研究	(161)
一 日本城市再开发出现的背景分析	(162)

(一)人口因素	(162)
(二)商业政策的变化	(165)
(三)行政改革	(166)
二 城市再开发概况	(167)
三 饭田城市再开发公司	(178)
(一)饭田城市再开发公司的历史分析	(179)
(二)饭田城市再开发公司投资分析	(185)
(三)饭田城市再开发公司经营分析	(186)
(四)饭田城市再开发公共性分析	(192)
四 京都 ZEST 御池第三部门	(197)
(一)ZEST 御池的历史分析	(198)
(二)ZEST 御池投资分析	(199)
(三)ZEST 御池的经营分析	(199)
(四)ZEST 御池公共性分析	(206)
五 城市再开发第三部门存在合理性思考	(209)
第六章 日本第三部门合理性思考	(212)
一 现存第三部门评价方式分析	(212)
(一)直接效果评价方式分析	(212)
(二)间接效果评价方式分析	(216)
(三)综合评价分析	(217)
二 评价指标在日本铁路第三部门与城市再开发 第三部门中的运用	(220)
三 民众对日本第三部门合理性的认识问题	(225)
四 小结:第三部门合理性认识	(227)
第七章 结语	(230)
一 第三部门的挑战和改革	(232)
二 日本第三部门合理性对中国的借鉴意义	(242)
(一)日本铁路第三部门改革对我国支线铁路改革借鉴 意义的分析	(243)

(二)日本城市再开发第三部门对我国中小城市发展改革 借鉴意义的分析	(245)
(三)研究的创新之处	(247)
(四)研究的不足之处	(248)
参考文献	(249)

第一章

绪 论

在日本，第三部门是一种不同于第一部门国家和第二部门市场的为居民提供公共产品和公共服务的组织形式。第三部门企业是由地方公共团体与民间企业共同出资设立以提供公共产品和公共服务为目的的企业。第三部门概念最早出现在日本是1973年日本政府制定的“经济社会基本计划”。第三部门企业大量出现则是在20世纪80年代，当时，随着人口、资金等资源向东京过度集中，地方人口和雇佣机会不断减少，为了改善这种状况，促进地方社会经济的发展，以开发主题公园、休闲设施、宾馆、商业设施为目的的第三部门企业，以及经营日本国铁改革中从干线分离出来的支线铁路的铁路第三部门企业在日本各地犹如雨后春笋，迅速增加。到了20世纪90年代，随着日本泡沫经济的破灭，大量第三部门企业出现亏损。随着亏损和破产的第三部门企业数量不断增加，社会上对第三部门方式的批评声音也越来越多，认为第三部门方式增加了地方公共团体的财政负担，特别是在第三部门企业出现亏损时，地方公共团体为了维持第三部门企业的发展，不得不为第三部门企业提供大量的补贴。这使得第三部门方式合理性受到质疑。本书期待通过对案例研究分析，论证第三部门方式仍然有存在的合理性。

根据日本总务省的统计，目前在日本采用第三部门方式提供公共产品和公共服务的行业共有13个，主要涉及城市开发、住宅、运输与道路等。本书选取其中具有代表性的铁路第三部门和城市再开发第三部门，通过对这两种第三部门的案例研究论证第三部门方式存在的合理性。

一 第三部门和合理性概念界定

在探讨日本第三部门存在合理性问题之前,需要对第三部门和合理性概念进行界定。虽然日本第三部门概念最早是从欧美引入的,但是第三部门概念在引入日本社会之后发生了很大的变化。

(一) 欧美第三部门概念

第三部门的概念最早起源于欧美,最早提出第三部门这一概念的是美国学者列维特,他在其著作 *The Third Sector: New Tactics for a Responsive Society* 当中提出:“以往人们把社会组织一分为二,非公即私,非私即公的划分方法忽略了大批处于政府和私营企业之间的社会组织,这类社会组织所从事的是政府和私营企业不愿做,做不好,或不常做的事,并进而把这类社会组织统称为第三部门。”^① 而第三部门在不同地区和不同国家的叫法则不同,例如,第三部门、非政府组织、非营利组织、志愿组织、公民社会组织、慈善组织。

美国学者萨拉蒙则在《全球公民社会:非营利部门视界》中指出:“近年来,全球出现了非常重要的浪潮,即市场和国家以外大范围的社会机构发挥着重要的作用。这机构被冠以‘非营利的’‘自愿性的’‘公民社会的’‘第三的’或‘独立的’部门,然而这些机构常常包含令人迷惑的实体名称——医院、大学、社会俱乐部、职业组织、日托中心、环境组织、家庭咨询服务代理机构、体育俱乐部、职业培训中心、人权组织以及其他等。然而,不论它们如何多样化,这些实体都有一些共同的特征,主要表现在以下几方面:组织性,即这些机构都有一定的制度和结构;私有性,即这些机构都在制度上与国家相分离;非营利性,即这些机构都不向它们的经营者或‘所有者’提供利润;自治性,即这些机构都基本上是独立处理各自的事务;自愿性,即这些机构的成员不是法律要求而组成

^① T. Levitt, “The Third Sector: New Tactics for a Responsive Society”, 转引自张军涛、曹煜玲《第三部门管理》,东北财经大学出版社2010年版,第2页。

的, 这些机构接受一定程度上的时间和资金的自愿捐献。”^①

根据联合国宪章第 71 条的定义, 第三部门即非政府组织是指在国际范围内从事非营利性活动的政府以外的所有组织, 其中包括各种慈善机构、援助组织、青少年团体、宗教团体、工会、合作协会、经营者协会等。

通过上面的介绍, 我们可以看出, 欧美等国家第三部门是独立于第一部门的政府和第二部门的市场之外的部门, 其具体概念在各国也是有所差别, 比如在德国叫作“Verein”, 在法国叫作“Economiesociale”, 在英国古代叫作“Public Cherities”, 在日本叫作“公益法人”, 在美国叫作“Nonprofit Sector”, 在中欧叫作“Foundation”, 在拉美以及非洲叫作“Nongovernment Organization”等。

(二) 中国第三部门概念

目前, 在中国也存在第三部门这一概念。例如, 康晓光在《依附式发展的第三部门》中指出: “在中国, 第三部门内的组织极为丰富, 包括: 人民团体类组织、国家规定的免登记社团、事业单位、地域性组织、在民政部门登记注册的社团团体、民办非企业单位、基金会、在其他政府部门登记注册的第三部门组织(例如业主委员会、宗教活动场所等)、海外力量第三部门组织在中国的分支机构、挂靠在合法组织下的各种第三部门组织、在单位、社会内部活动的各种第三部门组织、公园街头的各种兴趣组织、互联网上的虚拟社团、政治反对组织。此外, 大量以企业法人身份登记注册, 但按照第三部门组织的理念和方式, 从事非营利活动的组织, 按照功能来看, 也应该归入第三部门的范畴。”^② 张军涛和曹煜玲在《第三部门管理》一书中, 指出: “我国的第三部门组织主要有 6 种类型: 社会团体、民办非企业单位、事业单位、单位内部的社会团体、特殊社团法人、以企业法人形式存在的非营利组织。”^③

通过整理以上概念, 我们可以看出, 在我国第三部门的概念应当与欧

^① [美] 莱斯特·M. 萨拉蒙等:《全球公民社会: 非营利部门视界》, 贾西津、魏玉等译, 社会科学文献出版社 2002 年版, 第 2—3 页。

^② 康晓光:《依附式发展的第三部门》, 社会科学文献出版社 2011 年版, 第 8 页。

^③ 张军涛、曹煜玲:《第三部门管理》, 东北财经大学出版社 2010 年版, 第 6 页。

美第三部门的概念类似，要求非营利，其设立的目的是为社会服务。

（三）日本第三部门概念

在日本，有关第三部门的概念目前尚未统一，其主要原因是目前日本国内尚未制定一部有关第三部门的法律，而有关第三部门的一些政策或者法律都是分散于其他的法律条文中，例如1986年实施的《有关利用民间企业的力量完善特定设施的临时措施法》（简称《民活法》）以及1987年实施的《综合保养地区整備法》（简称《休养地法》）等。但是，就目前日本第三部门整体而言，主要可以分为官方概念和学界概念。

1. 官方概念

日本总务省每年都会发布一个《有关第三部门等情况的调查结果》的报告，在这份调查报告当中，有关第三部门概念，规定为：“地方公共团体出资或者捐赠的社团法人、财团法人、特例民法法人以及公司法法人”。其中的社团法人和财团法人以及特例民法法人，根据《有关一般社团法人与一般财团法人的法律》（2006）的规定，社团法人可以分为三种形式：一般社团法人、公益社团法人和特例社团法人。其中，一般社团法人，其设立的目的可以不必为公益性，原则上同公司法法人一样，其所有的项目都为课税的对象，但是与营利性法人的企业不同，一般社团法人不可以把盈余或者剩余财产分配给法人所有人；公益社团法人，是根据《公益法人认定法》认定其具有公益性的社团法人，在满足一定条件下其收到的捐款等可以作为免税对象；特例社团法人，与特例财团法人一样，是特例民法法人的一种，到2013年11月30日之前，其组织形式必须转换为一般社团法人、公益社团法人、株式会社三种形式中的一种形式，或者采取解散组织的形式。

财团法人，是在个人或者企业等法人出资的基础上设立的，其运营主要依靠本金的利息等。2008年11月之前，只有具有公益性目的的一种财团法人，但是随着公益法人制度的改革，2008年12月以后，即使不具有公益性目的，也可以设立一般财团法人，或者之前的财团法人（特例民法法人）经过主管部门的批准可以转为一般财团法人。同社团法人一样，财团法人也可以分为三种形式：一般财团法人、公益财团法人和特例财团法人。其中，一般财团法人，其设立的目的可以不必为公益性，原则上与公司法法人一样，是课税的对象。与之前需要批准才能够设立的财团法人

不同，新法律下，只需经过一些特定的手续和登记，即使没有主管部门的批准，也是可以设立的，但是在组织名称中必须有“一般财团法人”这一字样。与营利性的株式会社等法人不同，一般财团法人不可以把盈余或者剩余的财产分配给法人的所有人；公益财团法人是根据《公益法人认定法》设立的被认定为具有公益性的财团法人。在满足一定的条件下，其收到的捐款可以作为免税的对象；特例财团法人是根据之前的民法相关规定设立的公益性目的的财团法人，与特例社团法人一样，是特例民法法人的一种，到2013年11月30日之前，其必须转为一般财团法人、公益财团法人、株式会社三种形式中的一种或者解散。

有关特例民法法人，是在1896年日本引入公益法人制度以后设立的公益法人（社团法人、财团法人），在2008年生效的新公益法人制度规定的组织转换的最后期限2013年11月30日之前存在的特例社团法人和特例财团法人的总称。

通过以上的分析，我们可以发现，总务省规定的第三部门概念中的社团法人、财团法人以及特例民法法人与欧美概念中的非营利组织、志愿者组织、宗教团体、社会福利团体等第三部门很相似，因而总务省的概念可以划分为公司法第三部门和民法第三部门。同时，官方的概念中，还有一个特别之处，那就是无论是什么形态的法人，只要是地方公共团体出资或者捐赠的法人，就被称为第三部门。其中，包括地方100%出资的地方三公社（地方住宅公社、地方道路公社、土地开发公社），以及地方独立行政法人等。

2. 学界概念

与官方的概念不同，在学术界，主流学者认同地方公共团体与民间企业共同出资一说。清水康之在《地方制度的多样化》中指出：“国家和地方公共团体等公的部门是第一部门，民间企业等营利部门是第二部门的话，公共与民间合作实施的项目，这种混合方式的组织就被称为第三部门。”^① 监察法人朝日新和会计社编写的《第三部门的设立、运营手册》中指出：“第三部门就是国家与地方公共团体的官方与民间企业共同出资设立的法人，同时以地区开发与城市开发为主要目的。”^② 山下茂在《特

^① 清水康之：『地方制度の多様化』，第一法規出版，1983，p. 3。

^② 監査法人朝日新和会計社：『第三セクターの設立・運営ハンドブック』，第一法規出版，1990，p. 5。

别地方公共团体与地方公社、第三部门、NPO》中有关第三部门的概念：概括为“地方公共团体出资的民法法人（社团法人以及财团法人）以及地方三公社称为地方公社，而地方公共团体出资的商法法人称为第三部门。”^① 宫木康夫在《第三部门与 PFI：功能划分与正确评价》中指出：“所谓的第三部门是自治体与民间企业共同出资的株式会社。国家直接出资的基于特别法的株式会社、自治体与民间企业共同出资的民法法人不是第三部门。”^②

通过以上的分析，我们可以看出，学界在第三部门的概念上大体方向是一致的，也就是说，认为第三部门是“地方公共团体与民间企业共同出资设立的公司法法人形态的企业”。但是，在国家出资设立的法人是否是第三部门这一问题上又有不同的声音。例如，大阪关西国际机场以及东京湾跨海大桥的建设，就是国家通过制定《关西国际空港株式会社法》（1984）以及《东京湾横断道路建设相关的特别措施法》（1986年）而实现的，但是国家出资设立的这些企业都是具有特殊的目的性，同时数量很少，属于“特殊法人”^③，其运行会受到相关法律的严格限制，所以从第三部门设立的目的性出发不应当把其看作是第三部门；在国家级别的企业中，除了通过特别立法成立的第三部门之外，还有 JR、NTT、JT 等虽然国家持股但是已经完全民营化的企业，而且有的企业已经上市，把这些企业看作第三部门也不合适。

通过以上对欧美、中国和日本第三部门概念的比较分析，可以看出欧美第三部门概念和中国第三部门概念类似，主要是指非营利组织；在日本，根据民法设立的民法法人在功能上与欧美和中国的第三部门概念相似，而日本最早引入第三部门概念主要是为了在公共项目中引入社会资本和民间企业的技术等资源，所以，本书从设立第三部门的初衷或目的出

① 山下茂：『特別地方公共団体と地方公社・第三セクター・NPO』，ぎょうせい，1997，p.5。

② 宫木康夫：『第三セクターとPFI－役割分担と正しい評価』，ぎょうせい，2001，p.10。

③ 特殊法人通常情况下是按照市场原理难以实施的项目通过特殊法人的形式设立，其主要形式有公团、公社、事业团、金库、公库、特殊会社等。在运营上，可以免除法人税、固定资产税等，同时可以通过国家财政贷款，但是同时其项目计划等需要国家的同意，也不可以任意撤销亏损的项目，国家处于主导性地位。由于特殊法人很多都接收政府退休人员，而且其运营效率也不高，所以广受批评。为此，根据新的《特殊法人等改革基本法》的规定，特殊法人将采取退出、整理、缩小规模等方式，逐渐向民间企业以及独立行政法人转化。

发，把日本第三部门的概念限定为“地方公共团体与民间企业共同出资设立的公司法法人”。

而所谓的合理性概念包含两重含义，一是指事情符合道理和伦理；二是经济学当中的合理性是指个人或行为主体在采取行为的过程中努力实现自身效用的最大化^①。本书的目的是论证日本第三部门方式存在的合理性，由于第三部门企业是提供公共产品和公共服务的一种方式，其最终的目的不是追逐利益的最大化，而是通过第三部门方式以更低的成本和更高的效率为居民提供服务，所以此时第三部门存在的合理性就是指能够满足居民对公共产品和公共服务的需求，同时与政府直接提供的方式相比，在降低成本的同时，提高了企业运营效率。正如合理性概念中的第二层含义，第三部门的合理性既包括直接的经济效用，同时也包括间接的经济和社会效用。

二 研究目的

在日本，有关第三部门问题的研究较多，例如，从法律的角度论证地方公共团体为第三部门企业提供补贴是否合理、向第三部门派遣公务人员是否违背公务员应当专注于本职工作的相关规定；如何从信息公开、议会监督检查等方面强化对第三部门企业的监督；从经营角度分析第三部门如何改善经营；等等。但是这些研究并没有从本质上分析第三部门的问题——第三部门是否具有存在的合理性？如果第三部门存在具有合理性，应如何判断第三部门企业的合理性？对于此问题，宫木康夫指出，“第三部门出现经营不善的真正原因并不是第三部门本身的原因，而是使用第三部门方式经营那些不合适的以及不必要的项目造成的”^②，“第三部门首要的作用就是经营那些公共性大的，但是难以盈利，而且民间企业不愿意经营的项目，通过努力改善收支情况，减少亏损，从而减轻地方公共团体的负担”^③。

虽然宫木康夫从理论上指出了第三部门存在的部分问题，并且提出了

① 维基百科：《合理性》（<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%90%88%E7%90%86%E6%80%A7>）。

② 宫木康夫：『第三セクターとPFI一役割分担と正しい評価』，Gyosei，2001，p. 26。

③ 同上书，p. 73。

相应解决方案的理论，但是这些理论缺乏有力的现实佐证。

对于较早采用第三部门方式经营的铁路第三部门，虽然之前有学者进行了相关研究，比如安藤阳（1987）分析了三陆铁道的经营问题^①；香川正俊在《第三部门铁路》中分析了国家对第三部门铁路的补贴制度、第三部门有关税收方面的制度，其主要目的是“介绍建设中的第三部门铁路的现状，分析铁路存在的意义以及其未来的情况，针对经济衰退地区等的现状和地区振兴政策等问题，借鉴国外的案例，谈论各种交通方式的作用，考察地区振兴政策与交通政策之间的关系”^②。但是这些研究并没有站在第三部门角度，而是具体考察了企业的经营问题以及第三部门铁路与地区发展之间的关系。

对于最近开始采用第三部门方式经营的城市再开发第三部门，第三部门研究会编写的《地区经营的革新与创造——分权时代的第三部门》，通过与欧美国家的城市再开发组织对比，分析了城市再开发组织的作用^③。高田升在《城市再生中的城市管理》一文中分析了城市再生的目的、方法是如何变化的，通过探讨新的城市再生方式，分析正确的城市管理组织应有的形态，明确了市民、民间组织以及行政机构在城市管理中的作用^④。

然而，随着出现亏损的铁路第三部门数量不断增加，越来越多的企业需要地方自治体的补助才能维持运营，因此社会上开始出现要求废除亏损的铁路第三部门的呼声。铁路第三部门企业出现亏损，是否就应当废除铁路第三部门，应当如何看待和评价铁路第三部门，其是否有存在的合理性。这是本书研究的一个重要方面。另外，城市再开发第三部门作为新出现的企业形态，是伴随着一些城市商业设施向城市周边迁移以及城区人口流失而造成城区空洞化而提出的一项重新振兴城区经济和促进市场繁荣的措施。那么，作为新出现的第三部门形态，在具体的运营过程中，应采

① 安藤陽：『第三セクター鉄道の経営問題：三陸鉄道株式会社を中心に』，経営学論集，1987. 57，pp. 139，145。

② 香川正俊：『第3セクター鉄道』，成山堂書店，2000，p. iii。

③ 第3セクター研究会：『地域経営の革新と創造—分権時代の第3セクター—』，透土社，2000。

④ 高田昇：『都市再生におけるタウンマネージメント』，政策科学，2008. 3（15），pp. 3-25。