

### 3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

外航定期船社によって結成されている運賃同盟や協議協定などについては、日米欧をはじめ各国で独占禁止法の適用除外がかねてより認められており、一定の条件下での協定の締結と活動が行われてきた。

このような中、2002年4月に公表されたOECD事務局報告書(船社間協定への独禁法適用除外制度廃止を推奨)を契機の一つとして、2003年よりEUで同制度の見直しを開始された。

当協会は、独禁法適用除外制度の下で認められている外航船社間協定の活動は、良質な定期船サービスを提供し、安定した運賃を維持していく上で通商、貿易そのものに不可欠であり、同制度は海運・貿易両業界全体にとって必要であるとの基本的考え方にに基づき、同制度の存続に向け対応している。

最近の主な動向は以下の通りである。

#### 3・1・1 EU

欧州連合(EU)における、競争に関する基本的ルール(基本実体法)はEC条約(ローマ条約)第81条、82条に規定されており、関係する事業者等を直接規律している。81条は事業者/事業者団体による競争制限的な協定、協調行為等を禁止し、82条は市場支配的地位の濫用を禁止している。また、欧州委員会と加盟国の権限や罰金額等前記2条に関する施行手続は欧州理事会規則No.1/2003(以降「1/2003」と略)で定められている。

定期船分野に関しては、81条、82条に関する細則(欧州理事会規則No.4056/86、別名同盟規則、以降「4056/86」と略)が制定されており、これにより海運同盟に対する競争法の一括適用除外が認められている。また、定期船社が配船の合理化を図り高品質のサービスを提供する目的で、船腹の共有および船隊の共同運航、ターミナルの共同使用など比較的緩やかな提携を行うコンソーシアムに対しても、市場占有率に応じた条件はあるものの、同じく細則(欧州委員会規則No.823/2000、別名コンソーシアム規則、以降「823/2000」と略)により、包括適用除外が認められている。

一方、不定期船部門に関しては、4056/86と同様の規則はないため、同部門には、81・82条が直接に適用されることとなる。ところが、前記2条の手続法である1/2003は、外航不定期船サービスには同規則を適用しないと規定している。(第32条)

このため、不定期船部門に関しては、EU当局による調査権限や罰金課徴の明確な規則が存在しないまま、実体法(ローマ条約81・82条)は適用されるという、解釈困難な状態に置かれている。(この理由については、市場が高度に細分化され、多くのプレイヤー(船社)が存在する不定期船分野は、そもそも競争法で規制する必要がなかったから、と説明されることもある)

このため、欧州委員会/加盟国の双方とも公式調査/罰金課徴は不可能、との説や、ローマ条約84条(理事会が81条・82条に定める原則適用のため必要な規則・指令を制定するまでの間、加盟国に対し必要な決定を行う権限を付与する規定)に基づき加盟国が権限を持つ、との説もある。

#### 1. 4056/86 見直し問題

## (1) 定期船部門

2003年3月27日、欧州委員会は4056/86見直し作業を開始し、関係者に対する21項目の質問を含むConsultation Paperを発表した。(船協海運年報2003参照)

これに対し、2003年9月に公表された関係者コメントでは、[ELAA](#)<sup>\*1</sup>、[ECSA](#)<sup>\*2</sup>、[ICS](#)<sup>\*3</sup>などの船社側は一致して4056/86維持を主張した。当協会も、現行制度の維持を強く求めるコメントを提出した。(船協海運年報2003参照)一方、[ESC](#)<sup>\*4</sup>をはじめとする荷主側は、同盟は運賃の安定や効率性を達成しておらず、ユーザーからの信頼も得ていないとして現行制度の廃止を主張し、サービス提供者と利用者の意見が相反することとなった。また、イギリス、オランダ、デンマークなどEU加盟国政府もコメントを提出し、概ね各国とも定期船市場の変化に応じて制度を見直すことについては、賛成の意向を明らかにしたものの、将来の枠組みに関する具体的な提案は行われなかった。このような中、ドイツ運輸省が欧州委に対し、「定期船海運業の国際的性格に鑑み、世界他地域で除外制度見直しを行った結果、制度が維持されている理由を精査すべき」とコメントしている点が注目される。

\*1 ELAA: European Liner Affairs Association

EU競争法適用除外制度見直しを契機に、欧州発着の定航船社24社(現在は25社)が組織した対EUロビイング団体。本部：ブラッセル

\*2 ECSA : European Community Shipowners' Associations

EU加盟国中の18ヶ国およびノルウェーの19ヶ国の船協で構成する船主協会で、欧州委員会に対する欧州船主の意見反映を主な目的としている。本部：ブラッセル

\*3 ICS: International Chamber of Shipping (国際海運会議所)

当協会をはじめとする世界36カ国の船主協会が加盟する国際海運団体。海運政策、航行安全、海洋環境保全、情報システム等に関し、海運業界を代表する団体として活動している。本部：ロンドン

\*4 ESC: European Shippers' Council (欧州荷主協議会)

欧州16カ国の荷主協会によって構成される荷主団体。本部：ブラッセル

上述の意見提出を受けて、欧州委はエラスムス大学(オランダ)経済学者のグループに各コメント内容の分析を委嘱、この結果が2003年11月に発表された。

このいわゆる「エラスムス・レポート」は、これまでELAA、ESCを含む全ての関係者が経済学的に有意なデータを提供しなかったとして、さらなる検証の必要性を強調するとともに、独自の分析により、現在の定期船同盟は、定期船海運市場の持続性を確保する低コスト化を図るための手段であり、市場支配力を備えた運賃カルテルではないとの見解を示した。

この後、欧州委は、2003年12月、Consultation Paperへの回答で十分カバーされていない点への検討を目的として、関係者を対象にブラッセルで公聴会を開催した。

公聴会には船社側代表(当協会代表も参加)、荷主側代表、関係国政府の代表らが出席し、主にELAA代表とESC代表の間で激しい議論がなされた。船社側は、4056/86が貿易関係者全体に与える利益を強調する一方、ESCはこれを真っ向から否定し、4056/86の即時廃止を要求、同盟制度廃止による運賃不安定化のリスクを受け入れる用意があると発言した。なお、公聴会で

ELAA は、エラスムス・レポートの内容を多く引用して発言したものの、エラスムス大関係者は招待されていなかった。欧州委はエラスムス・レポートは欧州委の見解ではないとして、同レポートと距離を置く姿勢を強調した。

2004 年 5 月、公聴会およびその後別途提出されたデータなどを踏まえ、EU の諮問委員会が開催され、欧州委から EU 加盟国に 4056/86 を廃止したいとの考え方が内々明らかにされた。これに対し、複数の加盟国（運輸当局者）からは、4056/86 は全廃されるべきではなく、代替案を検討すべきとの考え方が示された。

2004 年 6 月、上記諮問委員会に提示された 4056/86 廃止提案を盛り込んだ Discussion Paper が公表された。同ペーパーの要旨は以下の通り。

- 本 Discussion Paper は欧州委競争総局(DG COMP)の予備的な分析/結論を取りまとめたもので、欧州委の公式見解ではない。
- 定期船同盟に対する競争法の包括適用除外制度の廃止を提案する。
- 同盟への競争法包括適用除外制度が今日においても正当なものであるとの決定的な経済的証拠はない。
- 協議協定はより競争制限的でない代替案とはなり得ない。
- カボタージュ・不定期船サービスは一般競争法手続法（欧州理事会規則 1/2003）の適用対象としたい。
- カボタージュ・不定期船サービスに対し、他分野と異なる扱いを与えることを正当化する理由はなく、Consultation Paper の質問に対し、確かな検討材料も得られなかった。
- DG COMP は、現行同盟制度の代替案について、今後、業界からのいかなる提案もこれを検討する。

今後、本 Discussion Paper に対する関係者意見を踏まえ、Green もしくは White Paper が発表されるものと見られている。

## (2) 不定期船部門

前述(1)の欧州委 Consultation Paper には、4056/86 の対象を不定期船部門に拡大するべきかという質問が含まれており、4056/86 見直しに伴い、不定期船部門に関しても EU 競争法の適用のあり方が見直されることとなった。

不定期船分野に関しては、欧州委競争総局側の予備知識が殆どないことから、ECSCA はプール協定等の不定期船市場の特性につき欧州委を啓蒙することとし、04 年 4 月に欧州委/ECSCA ワークショップを開催した。同ワークショップでは、ECSCA はプールの透明性と、荷主・用船主からの苦情がない点を説明し、不定期船分野の貿易における重要性を考えれば、現状で問題なく機能しているプール等のシステムを妨げる制度改変は避けるべきと主張した。これに対し、欧州委は、不定期船の法的扱いの明確化の必要性に理解を示し、今回のワークショップを出発点として、業界との間で対話を行っていきたい考えを表明した。

今後も同様の対話が進められる予定であるが、欧州委が人的資源の理由等から定期船分野の検討を先行させる姿勢を示していることから、早急な事態の進展はないものと見られている。

## 2. 823/2000（コンソーシアム規則）一部見直し

2003年1月、事業者間協定等に関する事前届出・審査制度の廃止と、その審査権限の欧州委から加盟国当局への移管を主な内容とするEU競争法手続法（全産業分野対象）の新規則（1/2003）が公布され、04年5月1日に施行されることとなった。（船協海運年報 2003 ご参照）

これに伴い、03年9月30日、欧州委は規則の中に事前届出条項を含む823/2000の該当部分の見直しを提案した。提案では、これまで事前届出若しくは事前審査が必要とされてきたシェア30%（盟外船を含むコンソーシアは35%）を超えるコンソーシアムに対する事前届出・審査を廃止し、競争法に抵触するかどうかは船社の自主判断に委ねるとしている。（但し、欧州委およびEU加盟国当局が当該コンソーシアが競争法に違反していると判断した場合は、事後に調査・罰金課徴が行われる可能性がある。）

同提案に対し、ECSAは同年10月、以下主旨のコメントを欧州委に提出し、現行制度の維持を求め、当協会としてもこれをサポートする立場をとった。また、ELAAも11月に同様の主旨のコメントを提出した。

- ECSAは823/2000の現状維持を求める。理由は以下の通り。
- 1/2003を全分野に適用させる必要性は理解できるが、このことによる現行規則の内容の変更はあってはならない。
- シェアが30/35/50%を超えるコンソーシアム協定に対する届出/審査制度の廃止は、823/2000の根幹にかかわるもの。
- 上記シェア別のコンソーシアム協定の取り扱いについては、(823/2000の前身である)870/95策定の際、議論を尽くして決定されたものであり、海運サービス/市場の特性が十分に考慮されたものである。
- 823/2000からの事前届出に関する規定削除と、ローマ条約81/82条の現代化/簡素化の一環としての事前届出制度廃止は同一線上にあるものではない。
- 更に、823/2000の届出規定削除は関係者に法的不確実性をもたらす。

これに対し、欧州委は、海運分野（コンソーシアム）のみを1/2003の適用除外とすることは法的に多く問題点があるほか、実務的にも04年5月以降、届け出られた協定処理の為の組織がなくなるとして、業界の意見は受け入れられなかった。

この結果、欧州委提案通りに規則は改正され、04年3月、823/2000を一部改正する欧州委員会規則463/2004が成立し、04年5月1日より施行されることとなった。

新旧の制度をまとめると以下の通り。

<従来の制度(～04.4.30)>

マーケットシェアにより、以下の通り。

i) 同盟内コンソーシアム

シェア～30%：届出不要、包括適用除外（823/2000 6条）

シェア30～50%：届出必要、欧州委の反対（Opposition Procedure）なければ、6ヵ月後に包括適用除外（823/2000 7条）

シェア50%～：個別適用除外申請（事前届出）による欧州委事前許可必要（4056/86 12条）

ii) 盟外船社を含むコンソーシアム

シェア～35%：シェア～30%の同盟内コンソーシアムと同じ扱い

シェア 35～50%：シェア 30%～50%の同盟内コンソーシアムと同じ扱い

シェア 50%～：同盟内コンソーシアムと同じ扱い

<新制度(2004.5.1～)>

マーケットシェアにより、以下の通り。

i) 同盟内コンソーシアム

シェア～30%：届出不要、包括適用除外（823/2000 6 条）

シェア 30%～：欧州理事会規則 1/2003 により、届出の方途なく、EU 競争法（ローマ条約 81 条(3)）の exposure 対象となり、法的安定性を欠くこととなる。適用除外の基準（823/2000 5 条）を満たすか否かの判断は船社側の自己責任で行う。

ii) 盟外船社を含むコンソーシアム

シェア～35%：シェア～30%の同盟内コンソーシアムと同じ扱い

シェア 35%～：シェア 30%～の同盟内コンソーシアムと同じ扱い

### 3. その他船社と競争当局間の要解決事項

#### (1) TACA 罰金訴訟

1998 年 9 月、欧州委員会は [TACA \(大西洋同盟協定\)](#)\*が行った、加盟船社に対する個別 SC（サービスコントラクト）締結の制限や、盟外船社の加盟勧誘が EU 競争法に違反するとして、TACA 加盟船社に対し、当時としては史上最高の総額 2.73 億 ECU(当時のレートで約 420 億円)の罰金支払いを命じた（1999/243/EC of 16 September 1998）。TACA 側はこれを不服として、命令の取り消しを求めて欧州委を提訴し（[船協海運年報 2003](#) 参照）、欧州第一審裁判所（CFI）において約 5 年に亘る審理が行われていた。

この件に関し、2003 年 9 月 30 日に判決が出され、欧州委の決定のうち、罰金に関しては全て無効とされた一方、TACA に競争法の適用除外を認めないなどとした欧州委判断は認められた。判旨は以下の通り。

- ・ TACA の加盟船社に対する SC 締結制限（荷主と個別に SC を締結することを禁じる等）は EU 競争法違反であり、TACA に競争法適用除外を与えないとした欧州委員会の判断（当協会注：これを受けて船社側は改訂版 TACA を届出。脚注参照）を支持する。但し、罰金に関しては TACA が事前に欧州委に届出を行っていたことなどから課すことができない。
- ・ TACA が 1994 年～96 年の間、盟外船社を不当に勧誘して、市場構造を歪曲させたことが EU 競争法に違反するとして欧州委員会の判断は、この間の新規加盟船社が 2 社しかなく、証拠不十分であるため受け入れられない。よって、これにかかる罰金も無効。
- ・ 訴訟費用は欧州委・TACA の夫々が自己負担することとする。

この判決に対し、TACA は罰金取り消しを歓迎するコメントを発表したほか、欧州委員会も

TACA の競争法違反が認められたことを評価するコメントを行った。その後、両当事者とも欧州裁判所への控訴期限（04 年 11 月）までに控訴を行わず、判決は確定した。

\*TACA（大西洋同盟協定）

1994 年に結成された大西洋航路の定期船社間同盟。本件が問題とされた当時は日本郵船など 17 社が加盟。船社側が協定を事前に欧州委に届け出たところ、欧州委は協定内容に問題があるとして、TACA に対して EU 競争法の包括適用除外を認めず、罰金課徴命令を行った（記事本文参照）。これに対し、TACA 船社は上記法廷論争を開始した一方で、1999 年に内容を改めた協定（TACA）を欧州委に提出。2002 年 11 月、欧州委より承認された。（[船協海運年報 2003](#) 参照）現在の加盟社数は日本郵船を含む 7 社。

(2) ケミカルタンカー船社に対する米欧独禁当局の調査について

2003 年 2 月 19 日、米欧の競争当局（米国司法省反トラスト局、欧州委員会競争総局）が、外航ケミカルタンカー船社数社の米国および欧州の拠点に対し、同時立ち入り調査を行ったことが報じられた。欧州サイドからは、これまでに調査開始の事実以外の情報は公表されていない。（[船協海運年報 2003](#) 参照）

一方、米国サイドでは、司法省反トラスト局が 2003 年 9 月 29 日、12 月 8 日、04 年 4 月 19 日にプレスリリースを発表し、Odfjell Seachem（ノルウェー）および Jo Tankers（オランダ）2 社が荷主と COA を締結するに際して、他社と談合して運賃維持を図ったことを認め、処分に同意したことを明らかにした。

処分の内容は以下の通り。

- Odfjell Seachem：罰金 4,250 万ドル（約 46 億円：\$1=¥108 で計算）の支払（5 年間分割）
- Jo Tankers：罰金 1,950 万ドル（約 21 億円）の支払（5 年間分割）
- Odfjell および Jo Tankers の役員・元役員計 3 名：総額 35 万ドル（3,800 万円）の罰金支払および 3～4 ヶ月の禁固刑。

### 3・1・2 米国

#### 1. 米国反トラスト法見直しの動きと、適用除外制度を巡る動向

米国においては、1999 年 5 月に施行された OSRA（Ocean Shipping Reform Act：1998 年改正海事法、正確には 1998 年外航海運改革法によって修正された 1984 年海事法）によって定期船社間協定に対する反トラスト法適用除外制度が確認されている。

2002 年、米国議会は反トラスト法（全体）の見直し作業を行う独禁改革委員会設置法案を可決し、2003 年に同委員会が発足した。

同委員会は、Garza 委員長（独禁法専門家）と、議会代表（共和党/民主党各 4 名）、大統領指名者（4 名）の 12 名の委員で構成され、2004 年会計年度には 1.5 百万ドルの予算を得た上で、本格的な活動を開始した。同委員会は、最初の委員会開催後、3 年後に報告書を議会および大統領へ提出

することが求められているため、報告書は 06 年までに取りまとめられるものと見られている。同委員会の検討対象は全産業とされており、定期船社間協定に対する適用除外措置もこれに含まれている。

米国荷主の一部や運輸労組チームスター国際組合(運輸労働者を中心とする全米最大級の労働組合)、米国司法省などは現行適用除外制度(OSRA)に反対の立場を取り続けており、これまで 2 度にわたり議会に同制度廃止法案が提出されている(何れも審議未了で廃案:詳細は船協海運年報 2002 参照)。これら動向を勘案すると、独禁法改革委員会の議題に OSRA が上がる可能性は高いとの指摘もあり、当協会は慎重に動向を注視することとしている。

また、欧州の 4056/86 見直し(前述)結果が独禁法改革委員会や FMC(連邦海事委員会; OSRA を所管)に与える影響は避けられないとの見方も強い。

## 2. OSRA 改訂(非公開 SC 権の拡大等)を求める動き

OSRA 下では、NVOCC(複合運送事業者)には荷主との非公開サービスコントラクト締結が認められていない。2003 年 7 月、NVOCC グループの一つである NVOCC 政府関係協議会(主軸メンバーはアトランタに本拠を置く世界最大の宅配便会社の UPS や、大手国際宅配便・物流会社の DHL など)は、NVOCC にも船社同様の非公開サービスコントラクト(SC)締結権が与えられるよう、FMC に申請書を提出した。

また、03 年 8 月には、かねてより非公開 SC を求めていた NCBFAA(National Customs Brokers and Forwarders Association of America: 全米通関業者・フォワード協会、会員約 1,000 社)が、FMC へのタリフ提出義務の免除を求める申請書を FMC に提出した。

これに対し、03 年 10 月、WSC(世界海運評議会:世界の主要定航船社約 30 社が米国海運政策問題への対応を主な目的として設立した団体)は意見書を提出し、NVOCC と船社の資産内容の差を指摘した上で、NVOCC 側がその主張を裏付ける十分な証拠を提出していないなどと反論した。

04 年 1 月、NVO 側は、NCBFAA、NITL(National Industrial Transportation League: 米国最大の荷主団体の一つ、1,300 社が加盟)、TIA(輸送仲介業者協会)の連名で「共同原則」を発表し、非公開 SC 締結権付与やタリフ公開義務の免除を重ねて求めた。

これに対して WSC は NVO 側の申し立ての根拠があまりに不十分であり、申し立て内容も提出団体・社によってばらばらな点を指摘し、FMC に慎重な検討を求めるコメントを提出した。

これまでのところ、これらを受けた FMC の新たな動きは明らかになっていないが、引き続き動向が注目される。

## 3. TSA に対する FMC の調査について

2002 年 5 月 10 日、NCBFAA と IANVOCC(International Association of NVOCCS, Inc.: 全米 NVOCC 協会)は、2002 年のサービスコントラクト更改(2002~03 年に適用)に際し、TSA(Transpacific Stabilization Agreement: 太平洋航路安定化協定)ならびにメンバー船社から不利益な扱いを受けたとして、FMC に提訴を行った。

同提訴に対しては、FMC が TSA 側に情報と関係書類提出を命じ、1 年間以上に亘り調査が続けられてきた。(船協海運年報 2003 参照)

本件に関し、03 年 9 月 11 日、FMC は TSA との間で合意に達した旨公表し、本問題は決着した。

合意内容は以下の通り。

- 1) Indamex 協定(インド地域発北米向け西航同盟)協定と TSA とのブリッジング協定(両協定が情報交換を行う相乗り協定)を廃止する。
- 2) TSA の対象からインド亜大陸を削除する。
- 3) NVOCC を不公平に扱わないことを保証する。
- 4) TSA 組織内の運営・文書手続きを見直す。(SC 秘匿性の確保)
- 5) 今後3年以内はいかなる船腹調整協定も FMC に届け出しない。
- 6) TSA は FMC の TSA に対する監視強化に協力する。

これに伴い、TSA は FMC に対し「罰金」ではなく、1.35 百万ドル(約 1.6 億円)の「Settlement Payment」を支払うこととなった。

また、この他 NVOCC の扱いに関しては以下にて合意がなされた。

- 1) 船社は NVOCC 貨物への適用運賃や輸送条件について協議したり、合意する目的をもっていかなる委員会も設けない。
- 2) 船社は SC に関して他の荷主と異なる NVOCC との締結交渉時期にかかわる如何なる任意のガイドライン設定や協定の合意を行わない。
- 3) 船社は荷主と NVOCC を峻別する運賃値上げや繁忙期割増料にかかわる如何なる任意のガイドライン設定や協定の合意を行わない。

#### 4. 協議規定規則の改定について

2003 年 11 月 24 日、FMC は協議協定に関する提出書類の拡大(監視強化)と、諸手続きの一部簡素化を主な目的とする FMC 規則(46 C.F.R. Part 535)改訂案を告示する措置を決定・公表した。本件に関するコメント期限は 04 年 1 月末と定められている。

改定案の主な内容は以下の通り。

- ・ 附属協定書などを含む全ての協議書類の提出を求める。
- ・ マーケットへの影響が小さな特定定期航路においては、FMC への届出と同時に発行できるようにする(45 日間の承認待ち機関の控除)
- ・ トランシップ協定と非拘束性トランシップ協定の定義の見直し(後者の場合は届出を不要とする)
- ・ 船社からの提出情報の書式と、モニター報告規則の改訂

同案に対して、定航船社など計 6 社・団体からコメントが提出された。これを受けた FMC の動きについては、現時点では明らかにされていない。

### 3・1・3 その他諸外国

#### 1. 豪州

豪州では、1974 年取引慣行法第 10 部(Trade Practices Act 1974 Part X)により、船社間協定に対し独禁法(取引慣行法)の適用除外が認められている。

豪州独禁当局(ACCC:競争・消費者委員会)は、03 年 10 月、同国輸入業者らの苦情を受けて、

アジア（中国、台湾、香港、日本、韓国、フィリピン）発豪州向け航路（南航）の協議協定である AADA (Asia-Australia Discussion Agreement) が 2003 年 7 月、8 月、10 月に行った運賃修復に対し、調査を開始した。

調査の結果、04 年 4 月、ACCC は概要以下の中間報告書（Position Paper）を公表し、AADA 解散の可能性を示唆した。

- ・ 03 年に 3 度に亘って AADA が行った計 100% を超える運賃値上げに伴う損害は、適用除外制度がもたらす公益（定期スケジュールの改善とサービスの確実性）を上回る。
- ・ よって ACCC は、AADA の共同運賃設定権に対する独禁法適用除外を取消すことを運輸大臣に諮問する可能性がある。
- ・ 今後は 03 年 4 月末を締め切りとして更なる関係者からの意見提出を求めた上、最終判断を行う。

これに対し、AADA 側は ACCC の中間報告書は経済学的側面と、復航レートに関する検討を欠いており、多くの点で誤りがある点などを指摘し、ACCC の調査が証拠に基づかないシナリオに沿ったものと強く批判している。

これまでのところ ACCC 最終報告書の内容は明らかにされていない。

#### 3・1・4 日本

我が国では、船社間協定に対する独占禁止法の適用除外制度は、海上運送法に規定されている。同法は最近では 1998 年に見直しが実施（成立・施行は 1999 年）され、審査手続きの一部を修正（利用者利益の概念を新たに挿入）した上、制度自体は維持されている。

2004 年 2 月、前述の EU の動きなどを踏まえ、国土交通交通省海事局は船社間協定のあり方について検討を開始する旨発表した。その後の同局による個別荷主・船社への事前ヒアリングを経て、03 年 5 月 21 日、日本海運振興会海運問題研究会の下に産官学の委員会（海運経済委員会）が発足、第 1 回会合を開催した。同委員会は、一橋大学大学院杉山教授を委員長とし、海事局櫻井外航課長、日本荷主協会須藤運賃委員長、同協会河村常務理事、当協会定航問題担当国際幹事、当事務局（園田国際企画室長）らが委員となり、外航船社間協定によるメリット・デメリットなどに関し、特に期限を設けず定期的に意見交換を行うこととした。

当協会がかねてより、外航船社間協定は海運業界のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって有益なものであるとの考え方にに基づき、こうした協定に対する独禁法適用除外制度の維持を主張してきており、本委員会でもこの立場に基づき対応することとしている。