

철도산업 관련 법체계 및 최근 철도건설 및 관리에서 법적 쟁점에 관한 고찰



권경현
법무법인진운 대표변호사
T.02.739.7607
khk@jinwoonlaw.com

1. 서론

철도산업에 대한 현재 관련 법령은 「철도산업발전기본법」, 「철도사업법」, 「철도건설법」, 「철도안전법」, 「도시철도법」, 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법」, 「한국철도시설공단법」, 「한국철도공사법」이 있다. 철도산업의 특성상 철도 시설은 중전 철도청이라는 국가기관의 시스템에서 철도산업구조 개혁과 함께 제정된 철도산업발전기본법 이후 철도산업의 추진체계와 법적인 체계 변화가 있었으나 장기간의 건설과 운영을 요하는 철도산업의 특성상 동일 사업에서 변경된 제도가 적용됨으로 인한 사업 진행의 법적 검토와 고찰이 늘 쟁점으로 부각되기 때문에 이에 대한 체계검토가 요청된다.

이러한 논의를 전제로 최근 철도시설의 건설 및 관리에서 쟁점이 되는 법원의 판례와 사업성 검토 사안에 대해 1) 철도시설의 건설 및 안전 관리, 2) 철도시설 부지에 대한 소유권보존등기 말소 소송, 3) 장래 신설역에 대한 재정투입판단 등¹⁾으로 살펴보기로 한다.

2. 철도산업 관련 법체계 개요

「철도산업발전기본법」은 철도산업구조개혁의 일환으

로 철도청과 고속철도건설공단을 통합하여 철도시설부와 운영부문을 분리해 한국철도시설공단에 철도시설의 건설, 관리를 대행하게 하고, 철도운영은 시장경제원리에 따라 국가 외의 자가 영위하는 것을 원칙으로 하면서 우선 관련 사업을 효율적으로 경영하기 위해 한국철도공사를 설립하도록 규정하였다.

현행 철도법체계는 「철도산업발전기본법」에서 철도산업의 조직 체계와 산업의 틀을 규정하면서 「한국철도시설공단법」과 「한국철도공사법」의 근거가 되고 있다. 철도의 건설과 관련해서는 「철도건설법」과 역세권 관련해서는 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법」이 적용된다. 철도사업에서는 「철도사업법」이 철도사업의 진입에 관한 면허 등을 규정하고, 「철도안전법」이 안전한 시설 및 여객운송 관련 철도차량 운전면허와 안전관리를 정하고 있다. 「도시철도법」은 도시철도에 관한 건설과 사업을 별도로 규정하고 있다.

철도시설의 건설과 운영에 있어서 사회기반시설에 해당되다보니 재정투입이 요청되는 부분이 많아서 정부가 재원조달을 함에 따라 이루어지는 조달계약에선 국가, 지방, 공공기관이 각 주체일 때 공공조달 규정이 적용된다. 즉, 공공조달과 관련하여 가장 중심이 되는 법은 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」이다. 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」은 국가를 당사자로 하는 계약에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 계약업무의 원활한 수행을

1) 철도시설의 건설 및 안전관리에 관한 소송 사례와 철도시설의 부지에 대한 소유권보존등기 말소소송에서 인용한 판결은 직접 수행했던 소송에서 승소판결 예이고, 장래 신설역에 대한 재정투입판단은 권경현 저, 2013.10.18. 일 출판한 "친환경 녹색성장의 비전 철도산업에 대한 법률이야기" (노해출판사, 166-169) 제2장 철도산업의 행정작용, 철도건설 및 철도사업에서 소개한 부분을 발췌하여 정리한 내용입니다.

도모함을 목적으로 한다. 이 법은 국제입찰에 의한 정부조달계약, 국가가 대한민국 국민을 계약상대자로 하여 체결하는 계약(세입의 원인이 되는 계약을 포함한다)등 국가를 당사자로 하는 계약에 대하여 적용한다. 지방자치단체가 계약상대자와 체결하는 수입 및 지출의 원인이 되는 계약 등에 대하여는 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」이 적용된다. 철도산업에 있어서 추진주체인 한국철도시설공단은 위탁집행형 준정부기관이고, 한국철도공사는 공기업에 해당되어 공공기관으로 공기업·준정부기관 계약사무규칙이 적용된다.

민간의 재원이 투입되어 진행된 사업인 서울시 메트로 9호선이나 신분당선은 민간투자사업으로 진행된 도시철도이다. 서울시 메트로 9호선이나 신분당선은 수익형 민간투자사업으로 민간투자사업 시행자가 이용자로부터 이용료를 직접 거두는 방식으로 수익을 보전하는 반면 전라선 익산-신리, 경전선 함안-진주, 소사-원시복선전철사업과 같은 임대형민간투자사업은 정부에서 민간투자사업 시행자에 대해 정부지급금을 지급하는 방식을 택하고 있다. 「사회기반시설에 대한 민간투자법」이 적용되는 대상사업인 사회기반시설에는 「철도사업법」 제2조 제1호의 규정에 의한 철도, 「도시철도법」 제3조제1호의 규정에 의한 도시철도 및 「철도산업발전기본법」 제3조 제2호의 규정에 의한 철도시설이 포함된다.

현재 우리나라의 철도법 체계는 철도산업발전기본법을 기본법으로 해서 철도건설 및 운영과 관련해 철도건설법, 철도사업법, 도시철도법, 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률, 철도안전법의 철도 건설 및 운영, 안전에 관한 법률과 한국철도시설공단과 한국철도공사 조직 구성의 관련 법인 한국철도시설공단법, 한국철도공사법 체계를 세우고 있다. 여기에 철도시설의 건설 및 운영의 공공조달에서 국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률, 지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률, 공기업·준정부기관 계약사무규칙, 사회기반시설에 대한 민간투자법 등의 적용이 철도법 체계로 고려되어야 한다.

그러나 「철도산업발전기본법」이라는 모법의 개념 정의와 개별 「철도건설법」, 「철도사업법」, 「철도안전법」, 「도시철도법」, 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법」이 유기적으

로 연결되지 않다보니 실제 법 적용과 해석에선 어려움에 봉착하기도 하고, 이를 새롭게 정비해야 한다는 의견도 제시되고 있다. 특히 2003.7.29 법률 제695호로 제정된 「철도산업발전기본법」은 철도산업구조개혁 당시의 상황에 맞추어 제정된 법률인 점에서 철도산업의 변화된 현실을 모두 포섭하기에는 한계가 있다. 철도산업의 제도와 사업에 참여하는 종사자들이 철도산업 법체계중 현실에 적합하지 않아 개선의 필요가 있는 법제에 대해서는 문제점을 인식하고 제도와 틀을 개선해 정비했으면 하는 바램이다.

3. 최근 철도건설 및 관리에서 법적 쟁점에 관한 고찰

1.1 철도시설의 건설 및 안전관리

철도시설의 건설 및 안전관리에서 자주 사건으로 법원에서 소송화 되는 경우는 철도건널목 안전사고인데, 안전사고 발생 후 보험회사가 보험금을 피해자 내지 보험수익자에 지급한 후 철도건널목 건설 및 관리와 관련해 한국철도공사와 한국철도시설공단에 대해 구상금을 청구하는 경우이다. 철도산업발전기본법상 철도시설의 건설 및 관리는 한국철도시설공단이 담당하고, 철도시설의 운영에 대하여 한국철도공사가 담당하다 보니 책임소재 등에서도 철도시설유지관련 위수탁협약서가 두 기관간 작성되어 있어도 외부에서 알기는 어려운 점과 실제 소송 수행에서 책임소재, 설치관리상의 하자가 없음에 대해 명확하게 소명하기 어려운 면이 많다. 이와 관련해 주목할 판례(2012다204761, 2013다200384, 2012나100966, 2012나101778 판결)로 청남건널목 판례가 있는데, 청남건널목 안전설비와 관련하여 설치·관리상 하자가 존재하는지 살펴보면,

“지장물검지장치 미설치 및 관리원 미배치가 하자에 해당하는지 여부에 대하여 ①지장물검지장치는 철도안전법 및 철도시설안전기준에 관한 규칙에서 정한 제1종 철도건널목에서 갖추어야 할 필수안전설비에 해당하지 아니하므로, 제1종 철도건널목에 지장물검지장치를 설치할 것인지 여부는 각 제반 사정을 고려하여 설치·관리 주체가 재량으로 판단하여야 하는 영역의 문제인 점, ②청남건널목이

철도설계편람에서 정한 ‘철도교통량 10회, 도로교통량 1,000회 이상인 구역’에 해당한다고 하더라도 피고 한국 철도시설공단의 내부규정에 불과한 철도설계편람은 철도 건널목 설치·관리상의 하자를 판단하는 하나의 참작 기준이 될 수 있을 뿐, 결정적인 기준이 될 수 없는 점, ③이 사건 사고 발생 당시 청남건널목에 설치되어 있던 안전설비들은 모두 정상적으로 작동되어 철도건널목을 지나는 차량과 그 철도건널목을 통과하는 열차와의 충돌을 방지하는 역할을 이미 수행하고 있었던 점, ④지장물검지장치가 청남건널목에 이미 설치되어 있던 위 안전설비들과 비교할 때 철도건널목을 지나는 차량과 그 철도건널목을 통과하는 열차와의 충돌 가능성을 어느 정도 줄일 수 있는 안전설비이긴 하나, 완전무결한 상태를 유지할 정도의 고도의 안전성을 갖추지 아니하였다 하여 영조물 설치·관리상 하자가 있는 것이라고 볼 수 없는 점, ⑤모든 철도건널목에 반드시 관리원을 두어야 한다고 볼 수도 없고, 철도건널목에 관리원을 둘지, 무인건널목으로 관리할지 여부도 철도건널목 설치·관리주체가 재량으로 판단할 사항이라고 할 수 있는 점, ⑥청남건널목에서는 1984.경부터 2000.경까지 16년이 넘는 기간 동안 단 7회의 사고가 발생하였을 뿐이어서 결코 그 사고의 빈도가 높다고 볼 수 없는 점에서 청남건널목에 그 사고의 위험성을 낮추기 위한 더 나은 안전설비를 설치하거나 관리원을 둘 필요가 없다고 본 피고들의 재량판단에 어떠한 잘못이 있다고 보기 어려운 점 등을 종합하여 보면, 피고들이 청남건널목에 지장물검지장치를 설치하지 아니하였다거나 청남건널목을 무인건널목으로 관리하였다고 하여 청남건널목안전설비의 설치·관리상 하자가 존재한다고 할 수 없다.”고 판시한 바 있다.

1.2 철도시설부지에 대한 소유권보존등기 말소 소송

철도시설 부지에 대해 소유권보존등기 말소 소송이 제기 되는 경우가 많은데, 특히 철도시설은 일제강점기부터 진

행된 철도사업의 영향으로 철도시설 부지에 대한 소유권보존등기의 권원을 주장하고, 취득시효를 주장해 현재의 철도시설부지가 철도시설로서 활용될 수 있도록 대응할 필요가 늘 제기된다. 하급심에서 소송이 제기되고 통상은 하급심에서 취득시효 등이 인정됨과 아울러 종료되는 경우가 많다. 의정부지방법원 2011가단60889판결은 “조선총독부가 1937. 1. 15.부터 1938. 3. 20.까지 사이에 소유자로부터 경기 양주군 와부면 도곡리 998 전 537평에서 분할된 998-2 164평, 998-3 105평, 998-4 22평, 998-5 23평, 998-6 2평, 998-7 59평을 중앙선 철도부지 용도로 매수한 후 그 무렵부터 중앙선의 철도부지로 사용해 왔고, 현재까지도 피고가 중앙선 덕소팔당간 선로부지 또는 덕소도심간 선로부지로 사용해 온 사실, 이 사건 제2, 3 토지도 위 도곡리 998에서 분할된 토지들로 그동안 위 철도부지 또는 선로부지로 사용되어 온 사실을 인정할 수 있는바, 위 인정사실에 의하면, 피고는 이 사건 제2, 3 토지를 적어도 1938. 3. 20.부터 소유의 의사로 점유해 왔고, 그로부터 20년이 지난 1958. 5. 20. 이 사건 제2, 3 토지를 시효취득 하였다고 할 것이므로, 피고의 위 항변은 이유 있다.”고 판시하여 취득시효 항변을 받아들여 줬고, 철도시설부지로 활용할 수 있게 되었다.

1.3 장래신설역에 대한 재정투입판단

예를 들어 서해선 복선전철 사업구간 중 예산군의 장래신설역이 발생한다고 할 때 이에 대해 지방자치단체가 국고 부담을 요구할 때 서해선 복선전철 “장래신설역”이 기획재정부 총사업비관리지침상 “기본계획 이후단계에서 철도역을 신설하는 경우”에 해당하는지 여부에 대해 검토하기로 한다. 서해선 홍성-송산간 89.2km 복선전철 건설사업은 총사업비 3조 9284억원으로 2007년 8월 예비타당성조사에서 B/C 0.95로 추진된 사업이다. 예비타당성조사는 국가재정법에 따라 의무화된 재정관리제도이다. 국가재정법 제38조¹⁾, 동법 시행령 제13조²⁾는 총사업비 500억원

1) 국가재정법 제38조(예비타당성조사)

① 기획재정부장관은 대통령령이 정하는 대규모사업에 대한 예산을 편성하기 위하여 미리 예비타당성조사를 실시하고, 그 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다.

② 제항의 규정에 따라 실시하는 예비타당성조사 대상사업은 기획재정부장관이 중앙관서의 장의 신청에 따라 또는 직권으로 선정할 수 있다.

③ 기획재정부장관은 국회가 그 의결로 요구하는 사업에 대하여는 예비타당성조사를 실시하여야 한다.

④ 기획재정부장관은 제항의 규정에 따른 예비타당성조사 대상사업의 선정기준·조사수행기관·조사방법 및 절차 등에 관한 지침을 마련하여 중앙관서의 장에게 통보하여야 한다.

이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업에 대해서는 기획재정부장관이 예산편성하기 전에 미리 예비타당성조사를 실시하고, 이를 국회 소관상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하도록 하고 있다. 타당성 조사를 개별 주무부처에서 하는 것 외에 대규모 사업의 경우에는 예산부처에서 그 타당성을 사전에 분석하도록 하는 것이다. 국가재정법령에 따라 기획재정부장관은 관련 전문기관에 예비타당성조사를 의뢰하여 실시하게 할 수 있고, 현재 한국개발연구원의 공공투자관리센터에서 예비타당성조사를 담당하고 있다. 한국개발연구원 공공투자관리센터에서 철도 예비타당성조사와 관련하여 기준으로 하여 수행하는 예비타당성 조사 표준지침에 따르면 예비타당성조사는 비용 및 편익 추정 결과를 바탕으로 한 경제성분석, 재무성 분석 및 민간투자연계방안, 정책적 분석 및 분석적 계층화법을 사용한 종합평가 절차에 따르고 있다.³⁾

그런데 이렇게 사업 검토 이후에 제기되는 장래 신설역 등은 서해선 복선전철 구간에서의 장래 신설역에 대해 예비타당성조사 당시 수요추정이나 비용투입 때 고려되지 않았고 이를 제외한 상태로 B/C 0.95로 이 사업이 추진된다. 그 이후 기본계획 고시 단계에서 장래 신설역이 포함되어 있기는 하나 위의 총사업비 3조 9284억원 비용투입 단계에서 예비타당성조사로 평가 받은 사항도 아니고 장래 신설역에 대한 정거장 이용 여객, 화물 등의 수요 추정 역시 이루어진 사안이 아니다. 물론 총사업비 관리지침 제82조에서⁴⁾ 철도역 신설에 관한 기준으로 제시한 사항은 기본계획 이후 단계에서 철도역 신설의 경우를 규정하고 있는데, 서해선 복선전철의 경우 검토된 장래 신설역은 기본계획 고시 단계에서 장래신설역이 포함되어 있기는 하지만 다음의 검토 사항이 요청된다. 즉, 기본계획 고시는 총사업비관리지침 제14조 제2항은⁵⁾ 중앙관서의 장에 대해 기본계획이 수립되면 기본계획 고시 이전에 기획재정부장

2) 국가재정법 시행령 제3조(예비타당성조사)

① 법 제38조제4항에서 "대통령령이 정하는 대규모 사업"이란 총사업비가 500억 원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억 원 이상인 신규 사업으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다. 다만, 제4호의 사업은 법 제28조에 따라 제출된 중기사업계획서에 의한 재정지출이 500억 원 이상 수반되는 신규 사업을 말한다.

1. 건설공사가 포함된 사업
 2. 「국가정보화 기본법」 제5조제1항에 따른 정보화 사업
 3. 과학기술기본법 제11조에 따른 국가연구개발사업
 4. 그 밖에 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업
- 3) 김강수·유지원·이승헌 등, 「도로·철도 부문 사업의 예비타당성조사 표준지침 수정·보완 연구(제5판)」, 한국개발연구원 공공투자관리센터, 2008, 1-5면.
- 4) 총사업비 관리지침 제82조(철도역 신설) ①철도역 신설은 다음 각호에서 정하는 바에 따라 총사업비를 조정한다.

1. 기본계획 이후단계에서 철도역을 신설하는 경우

가. 신설역의 재무적 수익성이 확보된 경우($R/C \geq 1$) : 국가와 지자체·개발사업자 등이 100분의 50씩을 분담하는 조건으로 역 신설을 허용할 수 있다. 다만, 역 신설에 따른 역세권개발 및 택지개발 등 주변지역 개발효과가 큰 경우에는 전액 수익자 부담으로 역 신설을 허용할 수 있다.

나. 신설역의 재무적 수익성이 확보되지 않은 경우($R/C < 1$) : 신설역의 경제적 타당성이 인정($B/C \geq 1$)되고, 향후 신설역의 운영단계에서 운영수입이 운영비용을 초과하는 경우에 한해 역 신설을 허용하되, 재무적 수익성이 확보될 때까지의 사업비($R/C \geq 1$ 에 해당하는 금액)는 국가와 지자체·개발사업자 등이 100분의 50씩을 분담하고, 재무적 수익성이 확보되지 않는 사업비($R/C < 1$ 에 해당하는 금액)에 대해서는 지자체·개발사업자 등이 전액 추가 부담한다.

(예시) 신설역에 소요되는 사업비가 1,000억원이고, 재무적 수익성이 확보되는 사업비($R/C \geq 1$ 에 해당하는 금액)가 600억원인 경우

- 600억원은 국가 300억원(50%), 지자체·개발사업자 등 300억원(50%)씩 분담하고,
 - 재무적 수익성이 확보되지 못하는 사업비에 해당하는 400억원은 지자체·개발사업자 등이 전액 추가 부담
- ⇒ 국가 300억원 부담, 지자체·개발사업자 등 700억원 부담단계 이후를 말한다.

〈 총사업비 1,000억원 〉

지자체 추가부담 400억원	$R/C > 1$
지자체 부담 300억원	$R/C = 1$ (600억원)
국고 부담 300억원	$R/C < 1$

(주) 건설중인 노선은 기본계획

2. 운영중인 노선에 철도역을 신설하는 경우 : 신설역의 경제적 타당성이 인정되고($B/C \geq 1$), 향후 신설역의 운영단계에서 운영수입이 운영비용을 초과하는 경우에 한해 지자체·개발사업자 등이 사업비의 전부를 부담하는 조건으로 역 신설을 허용한다.

② 제항의 규정에 의해 철도역을 신설하는 경우에는 국가와 지자체·개발사업자 등 간에 재원분담에 대한 협약 체결 등의 공식적인 약속을 전제로 한다.


5) 총사업비 관리지침 제4조(기본계획 수립)

- ① 중앙관서의 장은 관련 법령 등에 의하여 기본계획을 수립하는 경우에는 도시관리계획 및 환경에 미치는 영향 등 다른 법령과의 연계성을 충분히 고려하여야 한다.
- ② 중앙관서의 장은 기본계획이 수립되면 기본계획 고시 이전에 기획재정부장관과 사업규모, 총사업비 및 사업기간 등을 협의하여야 한다.

관과 사업규모, 총사업비 및 사업기간 등을 협의하여야 한다고 하는 등 예비타당성 조사의 범위에서 정한 총사업비와 기본계획 수립의 이후 절차에서 정한 사항이 하나의 유기적인 절차로 이루어져야 함을 규정하고 있다. 그런데 장래 신설역은 단순히 철도건설단계에서의 정거장 규모 등의 철도 건설비용에 그치지 않고 철도운영 단계의 유지보수 비용에도 영향이 있다. 더구나 장래 신설역이 설치되는 경우에 화물, 여객의 수요추정도 예비타당성조사에서 반영되지 않은 상태에서 기본계획 단계에 포함되어 고시되었다 해도 이를 단순히 총사업비 관리지침 제82조가 기본계획 이후 단계의 철도역 신설에서 배제된다고 해석하기 어렵다. 기본계획 단계에서 포함된 철도역이나 정거장이 되려면 적어도 국가재정법과 시행령이 정한 예비타당성조사의 총사업비관리지침 적용대상으로 그 범위 내에서 동일하게 살펴볼 수 있을 때에 해당할 수 있다. 이러한 점은 총사업비 관리지침 제5조에서⁶⁾ 단순히 총사업비의 규모뿐만 아니라 공종별 내역별로 사업을 검토하게 하는 등 예비타당성조사 당시 정거장 건설 및 운영비용으로 공종별 내역별로 분류된 사업비에 포함되지 않은 금액에 대해 기본계획에서 수요추정과 그에 따른 적정규모 정거장 설치, 운영 비용에 대한 검증없이 반영 후 이를 이후 총사업비관리지침상 철도역 건설에서 적용되는 “기본계획 이후 단계에서 철도역을 신설하는 경우”가 아니라고 보

기는 어렵기 때문이다. 오히려 예비타당성 조사에서 포함되지 않은 기본계획상 장래 신설역이라면 총사업비 증가 범위가 30%이상이라면 타당성재조사를 통해 수요재추정과 비용검증에 따른 적정 정거장 규모를 결정하여 비용을 산출해야 하고, 그렇지 않다면 총사업비 관리지침상 기본계획 이후 단계에서 철도역을 신설하는 경우에 준하여 정거장에 대한 비용편익분석과 재무성 분석이 필요할 것이다.

4. 맺음말

철도는 친환경 녹색성장의 시대에 우리의 생활을 편리하게 해줄 뿐만 아니라 자연에 다가가서 환경을 즐기며 여행할 수 있는 친구가 될 수 있는 교통시스템이다. 철도가 국민 속에 친근하게 다가가면서도 철도산업이 성장하고 친환경 녹색성장에 기여할 수 있으려면 철도법 체계와 제도에 대한 개선, 사회기반시설로서 상당한 재원 투입이 이루어지는 부분에 대한 경제성 분석과 사업성 판단, 참여 주체들의 새로운 기술발전과 산업 성장, 국민 편익을 함께 증진시키기 위한 노력들이 더해져 이용자가 편리함을 느끼면서도 경쟁친화적인 산업시스템으로 거듭날 필요가 있다. 

6) 제5조(공종별·내역별 관리)

① 중앙관서의 장은 총사업비 규모 뿐만 아니라 공종별·내역별 사업비도 각각 독립되게 관리하여야 하며, 발주시 등에 공종간 또는 내역간에 사업비를 임의로 조정하여서는 아니된다.

② 사업계획 수립 및 설계과정에서 「별표3」의 '총사업비 내역서'를 기준으로 총사업비 규모를 산정하되, 사업추진상 반드시 필요한 공종·내역 등을 과소계상·누락시켜서는 아니된다.

(주) 1. 공종별 관리 필요 사업 - 철도 및 고속철도사업

(공종 예시)

「별표3」의 '부문별 표준내역서'에서 구분·표기된 공정

• 노반, 궤도, 건축, 전력, 통신, 신호, 차량기지 등

2. 내역별 관리가 필요한 사업

- 항만, 공항, 농업개발

(내역 예시)

「별표3」의 '부문별 표준내역서'에서 구분·표기된 내역

• 항만 - 방파제, 진입도로, 준설, 안벽 등

• 공항 - 부지조성, landside, Airside, 여객터미널, 항행안전시설 등

• 농업개발 - 배수갑문, 방조제, 진입도로 등