

7

효빈 도시철도 7 호선

孝彬 都市鐵道 七號線

Hyobin Metro Line 7

효빈교통공사 7000 호대 전동차 (1~2 세대)



효빈교통공사 7000 호대 전동차 (3~4 세대)



노선도



노선 정보

노선 분류	도시철도
차량 분류	노면전차
기점	어간중앙역
종점	효빈대학교입구역
역 수	67 개
구성 노선	효빈 도시철도 7 호선

상징색	분홍색(#FF8899)
개통일	1931 년 4 월 5 일 <small>(96 주년)</small>
소유자	회주공업 효빈전차운영본부 -> <u>효빈광역시</u>
운영사	회주공업 효빈전차운영본부 -> <u>효빈교통공사</u>
사용차량	<u>효빈교통공사 7000 호대 전동차</u> (1 세대) <u>효빈교통공사 7000 호대 전동차</u> (2~3 세대)
차량기지	내항차량사업소
노선 제원	
노선연장	23.59km
궤간	<u>1,435 mm</u>
선로구성	복선
급전방식	직류 1,500V <u>가공전차선^[2]</u>
신호방식	Kyosan Signal <u>ATC/ATO</u>
최고속도	45 km/h
<u>표정속도</u>	21.3 km/h
통행방향	<u>우측통행</u>
개통 연혁	1931.4.5 중보로 ↔ 우이, 중보로↔사능삼거리(현 중보지선) 1932.3.8 우이 ↔ 향동 3 가, 중보로↔ 칠천기지 1934.2.22 구 칠천군사기지 ↔ 효빈대입구(당시 이름은 當選村入口, 당선촌입구(토우센무라이리구치로

	<p>개업했고 효빈대학교가 개교하면서 효빈대학교역으로 명명되었다)</p> <p>1935.12.4 효빈대입구 ↔ 고송촌, 원정 4 정목 ↔ 입리</p> <p>1936.7.19 사능삼거리 ↔ 해서, 오석정 ↔ 청엽</p> <p>1969.11.30 고송촌 ↔ 효빈대입구, 원동 4 가↔ 입동, 오석↔청엽, 사능삼거리↔해서 구간 폐지 및 잔여 전차계통 통합 관리로 전환</p> <p>2010.3.2 향동 3 가 ↔ 어간중앙</p> <p>2010.3.5 효빈 전차 공영화 및 도시철도 7 호선으로 편입</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. 개요

1931년에 개통한 효빈교통공사에서 운영하는 노선 중 하나로, 효빈광역시 남구에 있는 어간중앙역에서 서구에 있는 효빈대학교입구역을 잇는 노면전차 노선이다.

운행하는 열차는 효빈교통공사 7000호대 전동차, 통행방식은 우측통행이다. 노선색은 ● 분홍색이며, 색의 뜻은 희망이다.

2. 설명[편집]

현재까지 유일하게 남은 정통 노면전차 노선이다. 서울과 부산등지에 이어 1931년 전차가 개설되었다. 한국전쟁 이후인 1953년에 회주공업 사장인 박신유등의 유학과 기업가에 의해 노선이 복구되었고, 이후에도 도시재건에 큰 역할을 하여 지역주민들의 발이 되어주며 호감도가 지역민들의 큰 사랑을 받는 교통수단으로 자리잡았다. 1968년 부산과 서울에서 지하철 건설로 인한 전차폐지가 진행되고 효빈 전차도 폐지 대상이 되었지만, 회주공업 사장이 대통령에게 서한을 보내 중단을 요청한것과 본인이 부담금을 모두 내어 전차를 운영하고자하는 각오를 가지고 군사정권시기의 정부의 무서움에도 굴하지 않고 맞섰고, 유럽 및 일본 유학으로 궤도 교통에 대한 중요성을 알고 있던 그는 전쟁이후 복구된 전차를 운영하는데 일부 기여하고, 1968년 서울, 부산과 함께 전차 폐지가 고려되었을 당시 그가 가지고 있던 기업 일부를 담보로 하고 직원들에게 호소하며 대통령을 설득, 협상한 끝에(당시 시민들의 전차교통 만족도도 워낙 높았기 때문에 대통령으로서는 약간 부담이었을지도 모른다) 시민들도 모금을 진행하는 등 전차를 살리려는 노력이 계속해서 전개되면서 운영권을 가지는 것과 국가에서 지원을 주지 않는 것을 조건으로 폐지를 면하게 되었다. 거기에 도로보급으로 수요가 적어진 노선과 지하철 경로일부와 겹치는 노선에 대한 정리까지하면 일부 노선에 대해서는 유지를 하겠다는 정부의 방침에 따라 1호선과 겹치는 중보지선의 터미널 연장선, 효빈대학교 이북의 선로(현재의 시청역 부근까지 이어져 있었다고 한다)와 1호선의 탄성지선과 비슷한 선형의 선로와 같은 일부 선로들이 정리되었고, 당시 지하철이 지나지 않고 지나더라도 알짜지역이라 일부 유지가 필요하다고 여겨지는 지역에 대해서는 남은 계통들을 해쳐모여 해서 한 개의 계통으로 통합해 운영하게 되었다.

원래는 계통이 더 원래는 더 연장되어 분선도 있었고 현재 중보지선은 오히려 본선취급인 노선이었으며 존재했던 노선으로 현재 기록에 남아있는 노선은 다음과 같다

고송촌 ↔ 효빈대입구, 원동4가↔ 입동, 오석↔청엽, 사능삼거리↔해서 구간은 1969년 11월 30일을 기하여 지하철 건설지역과 겹치고 정부에서 요구한 조건충족을 조건으로 폐지되었다.

이렇게 폐지를 어떻게든 저지한 결과, 결론적으로 지하철 건설까지 버스가 미어터지던 서울과 그 기간이 무지 길었던 부산과 달리 기존 전차가 폐지된 지역을 제외하고는 피해가 약했고, 결론적으로 호빈의 대중교통이 전국적으로 수준급을 유지하게된 계기가 된다.

이렇게 위기를 두번이나 넘긴 호빈전차는 박신유가 운영을 하며 어려움이 없진 않았지만, 유럽 유학당시 알게된 관계회사들과의 협업을 통해 일부 수요부족노선의 단축정도를 제외하고는 어느정도 뼈대를 가지고 운영하게 되었고, 운영을 위해 이용료가 약간 오르게 되었지만 경제성장으로 물가와 비슷한 정도의 요금이 형성된다.

그러나 그런 호빈전차에도 1997년 외환위기로 지역기업의 부도위기가 나타나면서 충격을 적지 않게 받은 물론 2000년대 초반 시설 노후화와 시내 일부 단절문제, 소음문제로 폐지를 주장하는 시민단체가 나오기도 하였고,¹ 2006년 윤대환이 시장으로 당선되면서 비용보조 중지는 물론 전차 폐지를 계획하는 등의 위기가 찾아왔다.

윤시장은 시외내 버스 회사 일가로², 광역 철도 계획 전면 중단과 지하철 폐쇄, 전차 폐지등을 계획하였으며 이 계획이 당시 가혹행위로 인해 목숨을 걸고 폭로하게된 비서관의 용기 덕분에 밝혀지자, 시 전체가 매우 뒤집혀지게 되었고, 당연히 전차에 대한 만족도가 높았던 시민들이 대부분이었단지라 금세 난리가 나게되었다.

시민들이 직접 나서서 당시 대통령과 국회의원에게 서한과 편지를 보내고 시위에 동참할 정도로 반대가 극심했고, 결정적으로 시장의 권한이라며 시위를 매우 강압적으로 저지하자 대통령이 질책할 정도였다 고 하며, 2007년 1월 당시 최초로 주민소환여론까지 나왔다고 한다.

3. 역사

3.1 개통과 전후 재건 (1931~1960년대 초)[편집]

호빈 도시철도 7호선의 뿌리는 1931년 4월 5일 개통한 호빈 전차에서 시작된다. 중보로 일대와 우이, 사능삼거리 등을 잇는 계통으로 출발했으며, 이후 향동 3가·칠천기지·호빈대학교입구(당시 당선촌입구)·고송촌·입리·해서·청엽 등으로 단계적으로 연장되면서 호빈의 해안·구도심·신흥 주거지를 한 번에 묶는 간선 노선으로 성장하였다.

¹ 물론 전술했던 것처럼, 시민 대부분은 전차 만족도가 높았고, 이런 주장을 하던 시민단체 역시 윤대환이 매수하였던 사람들이라는 것이 밝혀졌다.

² 이 사건들로 인하여 지역내 시외버스, 시내버스 회사였던 두청운수는 시민들의 불매운동과 퇴출시위로 인하여 빠르게 몰락하였고, 결국 두청운수내에서도 분식회계 및 사내 가혹행위등이 밝혀지자 폐업수순에 들어갔다.

위법행위에 동조하지 않았거나 진실을 규명했던 버스 승무사원들은 공영버스로 이직하였고, 버스들 역시 공영버스화되었다.

한국전쟁으로 전차 시설이 큰 피해를 입었으나, 1953년 회주공업 사장 박신유를 비롯한 유학파 기업가들의 주도로 복구가 이루어졌고, 이후 전후 도시 재건기 동안 전차는 ‘효빈 시민의 발’로서 생활·통근·통학을 책임지며 상징적인 교통수단으로 자리 잡았다.

3.2 군사정권 시기 존치와 노선 축소 (1960년대 후반~1980년대 초)[편집]

1960년대 후반 서울·부산 등지에서 지하철 건설과 함께 전차 전면 폐지가 추진되자, 효빈 전차 역시 폐지 대상에 올랐다. 그러나 박신유가 대통령에게 직접 서한을 보내고, 자신이 보유한 기업 일부를 담보로 전차 운영을 계속하겠다는 의사를 밝히는 등 강력히 설득한 끝에, **국가 재정 지원을 받지 않는 조건과 일부 노선 정리를 전제로 전차 존치가 허용되었다.**

이에 따라 1969년 11월 30일 고송촌↔효빈대입구, 원동4가↔입동, 오석↔청엽, 사능삼거리↔해서 구간이 폐지되었고, 잔존 계통은 겹치는 구간을 정리한 뒤 하나의 계통으로 통합·관리하는 체계로 전환되었다. 이 과정에서 사능동·해서동·입리·고송촌 방면은 전차가 사라지며 버스 의존도가 급격히 높아졌고, 이후 수십 년간 구도심 쇠퇴와 교통난의 진원지가 되었다는 평가를 받는다.

다만 전차 자체가 완전 폐지되지 않았기 때문에, 서울·부산처럼 지하철 개통 전까지 전차 공백기 동안의 극심한 대중교통 공황은 상대적으로 적었고, 효빈은 일찍부터 “전차+버스 복합 체계”를 유지하며 전국적으로 수준급 대중교통 도시라는 평가를 받게 된다.

3.3 1호선·3호선 개통과 점진적 완화 (1980년대~1990년대)[편집]

1984년 효빈 도시철도 1호선이 개통되면서, 전천~중구~동구 구간의 차량 수요 일부가 지하로 분산되어 도심 혼잡이 완화되었다. 1호선 역이 사능동 중심부를 직접 지나지 않아 사능·해서 일대가 근본적으로 해소되지는 않았지만, 버스 정체가 1970~80년대의 ‘극단적인 지옥 수준’에서 벗어나 **“매우 불편하지만 그래도 숨 쉴 수 있는 정도”**로 완화되는 간접 효과를 가져왔다.

1994년 개통된 3호선은 북구·남구를 관통하며 사능·해서·전천 축과 입체적으로 교차하게 되어, 사능·해서 일대의 도심 접근성을 크게 끌어올렸다. 이 시기를 전후해 사능동·해서동의 인구 감소 추세가 점차 완만해지고, 전천·중구와의 생활권 연계도 어느 정도 회복되면서 “전차 폐지 이후 이어져 온 몰락에 제동이 걸린 시점”으로 평가된다.

3.4 외환위기·시설 노후화와 폐지 논란 (1997~2000년대 초)[편집]

1997년 외환위기 여파로 회주공업이 재정 압박을 받으면서, 수익성이 낮은 전차 사업은 큰 부담 요인으로 떠올랐다. 2000년대 초반에는 선로·차량·전차선 등 시설 노후화가 가시화되고, 도심 일부 구간의 소음·진동·교통 혼잡을 이유로 전차 폐지를 주장하는 시민단체도 등장하였다.

그럼에도 시민 여론 전반은 여전히 전차에 우호적이었고, 구도심 주민들 사이에서는 “전차가 사라지면 또 한 번 1969년 같은 몰락을 겪을 것”이라는 불안감이 강하게 퍼져 있었다. 이 시기 전차는 **도시 재생과 교통 복지 사이에서 진로를 결정해야 하는 갈림길에** 놓여 있었다.

3.5 윤대환 시기 폐지 시도와 시민 반발 (2006~2008)[편집]

2006년 취임한 윤대환 시장은 시외· 시내버스 회사 일가 출신으로, 광역철도·지하철·전차 등 궤도 교통 전반에 부정적인 정책 구상을 가지고 있었던 것으로 알려졌다. 효빈광역선·5·6호선 등 신규 노선 계획을 전면 재검토하는 한편, 전차(당시 효빈전차)에 대한 비용보조 중단과 단계적 폐지를 내부적으로 추진했다는 사실이 비서관의 폭로를 통해 공개되면서 시 전역이 큰 충격에 빠졌다.

전차 폐지를 감지한 시민·노선 인근 상인·구도심 주민들은 대규모 서명운동과 시위에 나섰고, 대통령과 국회에까지 항의 서한이 전달될 정도로 반발이 확산되었다. 전차에 대한 만족도가 높았던 데다, 사능동·해서동 등 전차 폐지로 큰 피해를 본 지역의 집단적 트라우마가 겹치면서 “효빈 전차를 없애는 것은 구도심과 시민 생활권 전체를 버리는 것”이라는 프레임이 강하게 형성되었다.

이후 윤대환 시장의 각종 비리·범죄 사실이 드러나 2007년 당선무효가 확정되었고, 2008년 재보궐선거에서 박현만 전 시장이 복귀하면서 전차 폐지 논의는 사실상 백지화되었다.

3.5.1 전차 폐지 여론 조작 의혹[편집]

2006~2007년 사이에 등장한 **‘전차 폐지 찬성 시민단체’**는 당시 언론 보도에서 “전차 소음·진동 문제 해소 요구”, “버스 중심 교통체계가 더 효율적”이라는 주장을 반복하며 폐지 논리를 여론화했다.

그러나 2007년 윤대환 시장의 비리 사건이 폭로되면서, 해당 단체가 **사실상 윤대환 측에서 자금을 제공받은 ‘허위 시민단체(페이크 단체)’**였다는 정황이 드러났다. 비서관 참고인 조사와 검찰 기록에 따르면, 이 단체는 설립 당시 주소·회원 명단·회계 내역 대부분이 **버스 사업 관련 업체와 윤대환 후원회 인사들로 연결되어** 있었으며, 폐지 운동을 주도한 인물들 중 일부는 윤대환 선대본 및 측근 인맥과 겹치는 것으로 확인되었다.

폐지 찬성 집회는 “사능·해서 주민들도 전차에 불편함을 느낀다”는 식의 주장을 내세웠으나, 정작 사능동·해서동 주민들은 그러한 단체의 존재조차 몰랐던 것으로 알려져 있다. 오히려 당시 여론조사에서는 전차 존치·현대화 찬성이 **80% 이상**이었으며, 구도심 주민들은 해당 단체가 “실제 거주민과는 무관한 외부 세력”이라고 증언하기도 했다.

이 의혹은 윤대환 당선무효 판결 직후 여론을 더욱 악화시키는 데 큰 영향을 미쳤고, 결국 “전차 폐지를 추진하기 위해 여론 자체를 조작했다”는 비판이 형성되면서 전차의 공영화 및 보존 여론이 급속히 강화되는 계기가 되었다.

3.6 공영화와 ‘도시철도 7호선’으로의 편입 (2010~현재)[편집]

논란을 수습하고 장기적 안정성을 확보하기 위해, 효빈시는 2010년 3월 효빈전차를 공영화하여 효빈교통공사 산하 **도시철도 7호선**으로 편입하였다. 이 과정에서 회주공업은 전차 유지에 대한 답례 및 효빈시의 요청에 따라 2호선 어간지선과 연계되는 어간중앙역 연장을 건설한 뒤, 해당 구간의 운영권을 시에 이관하였다.

편입 이후 7호선은 차량·신호·급전 설비 현대화와 정류장 환경 개선, 타 노선(1·2·3·4호선·빈호광역선)과의 연계를 통해 **“효빈에서 유일하게 살아남은 정통 노면전차 노선이자 구도심 재생의 상징”**으로 재정립되었다. 사능동·해서동·내항·중보로·중앙로 일대는 7호선을 축으로 도보 환경·상권이 재정비되며, 효빈 도시계획사에서 대표적인 **“철도 기반 구도심 재생 성공 사례”**로 언급되고 있다.

그러다가 범죄사실로 인해 2007년 윤시장의 당선 무효와 2008년 박현만 시장의 복귀로 전차는 폐지될 면하였고, 운영사의 부담감면 및 시민 편의, 지하철과 연계하여 사업 관리 편의화를 위하여 2010년 공영화하여 효빈교통공사가 운영하게 되었다

효빈교통공사 편입전 회주공업에서는 전차 유지에 대한 답례와 효빈시의 요청으로 2호선 어간지선과 연계되는 어간중앙역 연장을 건설하고 운영권을 이전하였다.

4. 환경[편집]

4.1. 안내방송

정확한 안내방송 문장과 표현을 원한다면 차내 안내방송은 [안내방송/열차/도시철도](#)를, 역내 안내방송은 [안내방송/역](#)을 참고하기 바랍니다.

한국어	
영어	
중국어	
일본어	
출발 BGM	
환승 BGM	
종착 BGM	

5. 소재지[편집]

운행사 및 소재지 일람			
운행사	소재지	구간	역 개수
본선			
효빈교통공사 효빈광역시	남구	어간중앙역~월천역	10
	중구	갑문역~내조공원역	31
	동구	효빈역~가족센터역	3
	북구	치남역~사능삼거리역	8
	서구	봇지마을역~효빈대학교입구역	6
중보지선			
효빈교통공사 효빈광역시	중구	오석역~장원역	9
	북구	사중역	1

6. 역 목록[편집]

내항역 제외 전역 상대식 승강장,

내항역 섬식승강장

본선					
번호	영업거리	역명		환승노선	소재지
701	0.5	어간중앙	漁間中央	2 호선(어간지선)	남구
702	1.48	어간초등학교	漁間初等學校		
703	2.37	항동 3 가	港洞 3 街		
704	2.79	항만해변	港灣海邊		
705	3.75	산홍	山洪		
706	4.45	효빈항	孝彬港	1 호선 빈효광역	

707	5.23	효빈항동부	孝彬港東部		
708	5.68	분덕	分德		
709	6.24	항동문화회관	港洞文化會館		
710	6.78	월천	月川	1 호선 2 호선	중구
711	7.13	갑문	閘門		
712	7.77	명일	明日		
713	8.02	내항	內港	2 호선	
714	8.38	내항시장	內港市場		
715	8.73	만마루	輓馬累		
716	9.02	구 세관	舊 稅關		
717	9.26	고도리	高道里		
718	9.59	시북	市北		
719	9.89	시남	市南		
720	10.16	우이	右二		
721	10.43	우이문화촌	右二文化村		
722	10.83	심동 1 가	心洞 1 街		
723	11.12	심동 2 가	心洞 2 街		
724	11.39	중앙로 1 가	中央路 1 街		
725	11.76	개항지	開港地		
726	11.98	중앙로 3 가	中央路 3 街		
727	12.26	중앙로	中央路	1 호선 2 호선	
728	12.75	원동 4 가	原洞 4 街		
729	13.01	중보로	中寶路	7 호선 중보지선	
730	13.26	효빈은행	孝彬銀行		
731	13.65	구시청앞	舊市廳앞		
732	13.92	경동	經洞		
733	14.12	유내	有內		
734	14.33	리사	理事		
735	14.54	도람	道嵐		
736	14.81	궁정	宮正		
737	15.12	상원초등학교	上原初等學校		
738	15.27	효빈성앞	孝彬城앞		

739	15.51	내조	內助	1 호선	
740	15.78	중앙고등학교	中央高等學校		
741	16.26	내조공원	內助公園		
742	16.57	효빈역	孝彬驛	1 호선 4 호선 빈효광역	
743	16.83	사가당공원	社可堂公園		
744	17.05	가족센터	家族센터		
745	17.24	치남	治南	3 호선 사능역(간접)	북구
747	17.74	사능동 3 가	沙綾洞 3 街		
748	18	유성당	流星當		
749	18.3	사능복지관	沙綾福祉館		
750	18.52	사능동 1 가	沙綾洞 1 街		
751	18.82	북구 서부어린이회관	北區 西部어린이會館		
752	19.05	사능삼거리	沙綾三거리		
753	19.26	봇지마을	봇지마을		
754	19.47	북문로	北門路		
755	19.73	효빈성북문	孝彬城北門		
756	19.96	구 칠천군사기지앞	舊 七川軍事基地앞	2 호선 칠천역(간접)	
757	20.31	당선원마을	當選原마을		
758	20.8	효빈대학교입구	孝彬大學敎入口	2 호선 효빈대학교역(간접)	
중보지선					
729	0	(중보로)			
729-1	0.36	중동 3 가	中洞 3 街		중구
729-2	0.62	색수시장	色水市場		
729-3	0.86	조유동 3 가	助有洞三街		
729-4	1.2	조유동 2 가	助有洞二街	1 호선 중구청역(간접)	
729-5	1.43	중구청	中區廳	1 호선	
729-6	1.64	천석동 2 가	千石洞二街		
729-7	1.85	천석동 3 가	千石洞三街		
729-8	2.07	서남	西南		
729-9	2.27	효빈고등학교	孝彬高等學敎		
729-10	2.47	사중	沙中	3	

³ 이 역은 중보지선의 종점이지만, 환승은 되지 않으니 주의해야한다.

7. 현존 행선지 및 열차 번호[\[편집\]](#)

8. 운행 차량 [\[편집\]](#)

1968 년 이전 서울과 부산에서 운행하던 열차는 당연히 1980 년을 지나며 폐차되었고, 현재는 도야마 시내궤도선과 도야마 항선에서 사용하는 열차와 유사한 열차를 사용하는 중이다. 3 량 1 편성과 2 량 1 편성열차가 있으며 중보지선에 2 량열차가 들어가고, 3 량열차는 본선에 들어간다. 3 량편성과 2 량편성 모두 33 편성이 존재하고, 총 165 량이 있다.

9. 역별 승하차 통계[\[편집\]](#)

효빈 도시철도 7호선						
노선 총합						
역 수	구간	역당 일평균 이용객	일평균 승하차 량	2024년 승하차 량	최다 이용역	최저 이용역
67 개	전체	2,643명	177,096 명	64,640,040 명	효빈역	분덕

57개	효빈대학교 입구↔어간 중앙	2,591 명	147,670 명	53,899,550 명	효빈역	분덕
10개	중동3가↔사 중(중보로-사 능삼거리)	2,143명	21,426 명	7,820,490 명	중구청	사중
일일 이용객 수						
역 수	구간	2만명 이상	1만명~2만명	5천명~1만명	2천명 ~5천명	2천명 이하
67개	효빈대학교 입구↔어간 중앙 중동3가↔사 중(중보로-사 능삼거리)	없음	2개역	6개역	22개역	37개역

효빈도시철도 7 호선			
역별 순위			
순위	역명	일평균 승하차량	2024 년 승하차량
1 위	효빈역	12,032 명	4,391,680 명
2 위	중보로	10,482 명	3,825,930 명
3 위	중앙로	9,374 명	3,421,510 명
4 위	월천	8,838 명	3,225,870 명
5 위	효빈성앞	7,289 명	2,660,485 명
6 위	어간중앙	5,819 명	2,123,935 명
7 위	효빈대학교입구	5,302 명	1,935,230 명
8 위	구 칠천군사기지앞	5,292 명	1,931,580 명
9 위	리사	4,931 명	1,799,815 명
10 위	효빈은행	4,929 명	1,799,085 명
11 위	중구청	4,882 명	1,781,930 명
12 위	개항지	4,838 명	1,765,870 명
13 위	효빈항	4,183 명	1,526,795 명
14 위	우이문화촌	3,955 명	1,443,575 명
15 위	중앙로 3 가	3,929 명	1,434,085 명
16 위	조유동 2 가	2,832 명	1,033,680 명

17 위	색수시장	2,582 명	942,430 명
18 위	가족센터	2,492 명	909,580 명
19 위	당선원마을	2,429 명	886,585 명
20 위	궁정	2,411 명	880,015 명
21 위	구시청앞	2,399 명	875,635 명
22 위	중동 3 가	2,392 명	873,080 명
23 위	원동 4 가	2,391 명	872,715 명
24 위	중앙고등학교	2,302 명	840,230 명
25 위	내항시장	2,223 명	811,395 명
26 위	내항	2,221 명	810,665 명
27 위	만마루	2,039 명	744,235 명
28 위	북문로	2,039 명	744,235 명
29 위	심동 1 가	2,011 명	734,015 명
30 위	유성당	2,001 명	730,365 명
31 위	명일	1,999 명	729,635 명
32 위	천석동 2 가	1,948 명	711,020 명
33 위	치남	1,945 명	709,925 명
34 위	어간초등학교	1,877 명	685,105 명
35 위	조유동 3 가	1,848 명	674,520 명
36 위	중앙로 1 가	1,836 명	670,140 명
37 위	상원초등학교	1,792 명	654,080 명
38 위	천석동 3 가	1,764 명	643,860 명
39 위	갑문	1,728 명	630,720 명
40 위	북구 서부어린이회관	1,692 명	617,580 명
41 위	구 세관	1,591 명	580,715 명
42 위	유내	1,591 명	580,715 명
43 위	사능복지관	1,582 명	577,430 명
44 위	효빈성북문	1,461 명	533,265 명
45 위	사가당공원	1,394 명	508,810 명
46 위	사능동 3 가	1,322 명	482,530 명
47 위	경동	1,302 명	475,230 명
48 위	내조 1 동 주민센터	1,231 명	449,315 명
49 위	효빈고등학교	1,222 명	446,030 명
50 위	사능삼거리	1,204 명	439,460 명
51 위	우이	1,049 명	382,885 명
52 위	효빈항동부	1,048 명	382,520 명

53 위	사능동 1 가	1,043 명	380,695 명
54 위	항동 3 가	1,038 명	378,870 명
55 위	서남	1,028 명	375,220 명
56 위	도람	1,021 명	372,665 명
57 위	심동 2 가	932 명	340,180 명
58 위	사중	928 명	338,720 명
59 위	항동문화회관	919 명	335,435 명
60 위	봇지마을	901 명	328,865 명
61 위	내조공원	800 명	292,000 명
62 위	항만해변	728 명	265,720 명
63 위	고도리	675 명	246,375 명
64 위	시북	592 명	216,080 명
65 위	산홍	482 명	175,930 명
66 위	시남	402 명	146,730 명
67 위	분덕	342 명	124,830 명

10. 여담

- 호빈도시철도공사가 만든 일본의 철도무스메 캐릭터와 비슷한 호빈메트로 마스코트 캐릭터가 있다. 특이하게도 2 개의 캐릭터가 있는데, 이는 7 호선이 원래 회주공업의 전차사업부에서 관리하다 공영화된 역사를 표현한 것이라고 한다. 그래서 첫번째 캐릭터는 과거에 주로 쓰였고, 현재는 두번째 캐릭터가 주로 쓰이고 있다. 물론 아예 사라진건 아니고, 둘이 나이차이가 많은 자매설정이라고 한다.

프로필은 다음과 같다.

첫번째 캐릭터- 회주공업시절부터 써온 캐릭터이다.





기본형	
노선	7 호선
노선 색	#FF8899
캐릭터명	임세정 (lim Sejeong, 林洗正)
나이	30 세
日本名	林洗正 (hayashi sei)
출신지	중구 중보로
출신초교	효빈초
출신중학	내조중
출신고교	다판고
출신대학	효빈과학대학교
출신학과	철도 운영학과(2 년제)
현재직	효빈교통공사 역무원



호빈메트로 뽀띠 버전



기본형

노선

7 호선

노선 색

#FF8899

캐릭터명	임세하 (lim Seha, 林洗河)
나이	22 세
日本名	林洗河(hayashi araka)
출신지	중구 중보로
출신초교	효빈초
출신중학	중수여중
출신고교	중수여고
출신대학	효빈대학교
출신학과	기계공학과
현재직	대학교 1 학년(철도기계관련)



효빈메트로 뽀띠 버전