

⑥

## 효빈 도시철도 6 호선

孝彬 都市鐵道 六號線

Hyobin Metro Line 6

효빈교통공사 6000 호대 전동차



## 노선도



노선 정보	
노선 분류	<u>도시철도</u>
차량 분류	중형 중전철
기점	마잡 <u>역</u>
종점	고송나루역
역 수	22 개
구성 노선	효빈 도시철도 6 호선
상징색	보라색(#881188)
개통일	2016 <u>년 4 월 3 일</u> <sup>(9 주년)</sup>
소유자	<u>효빈광역시</u>
운영사	<u>효빈교통공사</u>
사용차량	<u>효빈교통공사 6000 호대 전동차</u>
차량기지	마잡차량사업소
노선 제원	
노선연장	21.61km
궤간	<u>1,435 mm</u>
선로구성	복선
급전방식	직류 1,500V <u>가공전차선</u> <sup>[2]</sup>
신호방식	Kyosan Signal <u>ATC/ATO</u>
최고속도	70 km/h
<u>표정속도</u>	31.1 km/h
통행방향	<u>우측통행</u>
개통 연혁	2016. 4. 3 마잡 ↔ 고송나루(시청, 전덕 제외) 2016. 9.21 시청 2021. 5.31 전덕

## 1. 개요

효빈 도시철도의 한 노선이자 효빈권 전철의 운행 계통으로, 2016년 개통하였다. 운영기관은 효빈교통공사이며 운행하는 열차는 효빈교통공사 6000호대 전동차, 통행방식은 우측통행이다. 노선색은 ● **보라색**이며, 색의 뜻은 상상력이다.

배차간격은 출퇴근시에는 2~3분, 평시에 4~6분 첫차, 막차시간대에는 6~13분 간격이다.

## 2. 건설 목적

**2호선 급행성격 노선 개설 및 3호선 혼잡도완화, 3호선에서 부족했던 중수-청엽간 수요 확충**

**철도 음영지역(오내동, 고송지구 북부, 고송일부지역, 진희동, 포산동등) 지역 교통수단 확보**

이 노선을 잘 보면 기종착역이 2,3호선과 환승이 되는 역이라는 것을 알 수 있는데, 덕현역과 중수역,북구청역, 청엽지구와 고송지구 간의 오고 가는 중수지구로 가는 시간을 획기적으로 감축하는 것을 넘어, 환승을 통해 1,2호선으로<sup>1</sup>공단지역 출근에도 용이하게 활용되었고, 오내동과 진희동, 고송신도시내부 이동수요, 중수지역간(중수-북구청간)도 매우 이동이 편해졌다.

## 3. 역사

2006년 논의가 시작되면서 경전철과 지하철중 어느것으로 할지에 대한 논쟁이 많았고, 그로 인해 용역조사를 2008년이전까지 마치고 2008년내로 계획을 확정하여 2008년 후반 착공, 2011년 내로 개통을 계획하였으나 2006년 지선결과 현직 박현만 시장이 전차폐지를 주장한 윤대환 후보에게 3표차이로 패배하여 이 노선의 미래가 암울해지기 시작했고, 2006년 8월에는 용역조사가 진행되던 것을 사업백지화로 전면 중단시켜 결국 사업이 무산되는 상황에 까지 귀결되어 버린다. 물론 그로 인해 당시 2,3호선이 한계까지 가버려 미어터지던 고송지구 사람들과 중수지구 사람들, 청엽지구사람들은 매우 분노하게 되었고, 고송지구는 특히 신설이 전한 시청이 있는 곳이라 그 분노가 매우 강하였다. 이후 2007년 11월 윤대환 시장이 선거법 위반 및 살인미수(...)등의 혐의로 인해 당선무효되었고 2008년 6월 박현만 시장이 당선되자마자 사업을 재개하려고 하였다. 그러나 윤대환은 6호선 관련은 철저히 무너뜨리고 싶었고, 자신의 일가인 두청운수에게 막대한 이익을 가져오기 위해 버스를 더 넣고자 6호선 계획을 최대한 지워버리려는 시도를 하였고, 6호선 관련 계획은 사실상 백지상태에서 다시 시작해야 할 정도로 관련기록을 모두 폐기해버린 상황이었다. 설상가상으로 2009년은 아직 윤대환의 잔재를 청산하는 기간이었기 때문에 타 노선 대비 이후에 계획된 이 노선은 조금 밀리기도 하였고, 결정적으로 2009년까지 남아있던 효빈도시공사의 윤대환이 박아넣은(...)측근으로 인

---

<sup>1</sup> 심지어 대부분의 역이 개념환승이다.

해 경전철로 추진하고자 시도한다. 그러나 박현만 시장의 시청과 철도관리공단은 고송과 중수, 청엽, 덕현, 오내 지역을 지나가고 2호선의 바이패스 역할을 하는 특성상 수요는 경전철로 감당불가능 할 것으로 계산되어 이를 반려하게 되었다. 결국 중형 중전철로 하되 시간표 간격을 계획대비 적게 하거나 열차 편성 량 수 감축, 대신 노반을 더 마련하여 확장이 바로 가능하게 합의를 보고 개통하도록 계획을 확정하였고, 원래 개통예정으로 했던 2011년2월 4일 에서야 계획이 확정, 2011년 4월 5일에서야 착공이 되었다. 이후 2016년 4월 3일 마잡 ↔ 고송나루(시청, 전덕 제외)가 개통하였고, 시청역은 당시 공사지연으로 인해 5개월여 뒤인 9.21일에 개통하게 된다. 결론적으로 처음에 너무 미어터져버려서 경전철로 해버리면 수요를 아예 흡수조차 못할 상황이었고, 결론적으로는 노반확장 및 배차 증편을 하였다. 이일로 도시공사는 시민들에게 욕을 바가지로 먹었고 도시공사에서 효빈교통공사가 분리되었다는 후문이 있다. 2018년에는 당시 운영을 시작한 빈효선과의 연계를 하기 위해 전덕역 공사가 진행되었으며, 2021년 5월 31일에 개통하였다.

## 4. 환경

### 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. 역할

효빈교통공사의 가장 큰 밥줄인 노선으로, 수익이 가장 잘나오는 노선이다.<sup>2</sup> 무려 최근에는 역당 일평균 승하차량이 부산 1호선을 뛰어넘어버렸다.

이 노선으로 인해 효빈교통공사는 약간 흑자였던 상태에서 수익이 배가 되어버려 창전선과 청엽선을 더 빠르게 추진하는 원동력이 되었다.

혼잡도가 극악이었던 2호선 중수-고송간, 3호선 청엽-고송간 이동 수요의 분산과 기존에 수요에 비해 부족했던 중수-청엽간 교통수단 확충을 도맡아하고 있고, 기존에 북구청역에서 중수역으로 가려면 버스타승을 하거나 지하철만 이용시 입희역에서 무조건 환승을 해야했는데, 6호선을 통해 중수 지역내의 이동역시 매우 편리 해졌다.

사실 처음 계획 당시에는 오내역에서 바로 고송방향으로 노선을 직선으로 하여 고송-청엽간 수요를 더 확충하려는 시도도 있었으나, 고송-청엽간 수요만큼 컸던 청엽(창전)-중수간 수요였기 때문에 선형이 약간 돌아가는 모양새임에도 현재 모양새를 띄게 되었고, 결과적으로 이는 매우 좋은 판단이었다<sup>3</sup>

또한 인구에 비해 신도심 내의 철도교통이 부족했던 고송지구와 배후지구인 진희지구에도 역이 생겨 고송지역내 이동이 원활해졌고, 중수지구에서 고송지구 중심부로 가는 수요도 채길 수 있으며, 기존에 혼잡도가 상당했던 중수-시청간 노선 수요를 일부 분산하는 효과를 가져와 매우 성공적인 노선으로 평가받고 있다.

한편, 전술했던 고송까지 빠르게 가기위한 오내역 이후구간 직선화 논의가 좌절된 이후에도 여전히 요구는 있었지만, 여러가지 어려운 점에 반영되지 못했고, 대신 덕현역에서 환승을 해서 가는 방법으로 활용하는 제안이 나오게 되면서 기존 계획에서는 덕현역과 가동사거리역에 가칭 동구청역을 신설하려 했지만, 결론적으로는 환승역 두개를 만들게 되었는데, 처음에는 환승저항등으로 우려하는 여론이 많았지만 이 선택 역시 매우 좋은 선택이 되었음이 이후 증명되었다. 3호선과 6호선 환승을 통해 원하는 지역까지 빠르게 갈 수 있게 된 점 덕분에 덕현역은 이후 이용객이 3배 가까이 증가하였고, 가동사거리역은 큰 변화는 없었지만 우택동 지역에서 고송지역으로가는 수요가 일부 반영되어 나쁘지 않은 이용객수를 보이고 있다.

결론적으로 현재 효빈광역시 도시철도 중에서는 역당 평균 이용객수는 1위로, 가장 많은 노선이 되었고, 예상보다 수요가 폭발하자 원래보다 시간표를 더 늘려야 했다는 후문이 있다. 심지어 시청은

도시공사<sup>4</sup>에서 원래 예산상 수요가 불투명하고, 2호선과 노선이 일부 중복된다는 관계로 5호선처럼 경전철화 하려는 움직임이 있었으나, 예상수요를 더 크게 예상한 시청과 철도공단에서 반력을 때렸고, 결국 중형 중전철로 하되 시간표 간격을 계획대비 적게 하거나 열차 편성 량 수를 줄이는 것으로 합의를 보고<sup>5</sup> 개통하였는데, 결론적으로 처음에 너무 미어터져버려서 경전철로 해버리면 수요를 아예 흡수조차 못할 상황이었고, 결론적으로는 노반확장 및 배차 증편을 하였다. 이일로 도시공사는 시민들에게 욕을 바가지로 먹었고 도시공사에서 효빈교통공사가 분리되었다는 후문이 있다.

## 6. 소재지

운영사 및 소재지 일람			
운영사	소재지	구간	역 개수
효빈교통공사	북구	고송나루역~오내사거리역	14
	효빈광역시 동구	전천중앙역~가동사거리역	4
	청엽구	사노역~마잡역	4

## 7. 향후 계획

### 7.1. 추가 연장

고송방면으로는 바다라 연장을 할 수 없는 상태이고, 마잡방면으로는 수직방향으로 바다이기 때문에 창전구나 청엽방면으로 연장정도만 논의되고 있는데, 현재 둘다 청엽선, 창전선으로 추진되는 전철이 이미 있어 진행은 지지부진한 상황이다.<sup>6</sup>

## 8. 역 목록

---

<sup>2</sup> 전체승객수는 1,2호선보다는 낮지만, 길이면으로나 역관리면으로나 소요되는 비용이 반이상이나 적으면서 1호선의 절반가까이나되는 승객을 수송하는 괴물 같은 노선이기에 가능한 수치이다.

<sup>3</sup> 현재 중수역은 6호선 탑승객 1위는 물론, 노선당 이용객수로 따져도 효빈역, 고송교차로역, 중앙로역 다음으로 이용인구가 많은 역이다. 또한 기존에는 북구청- 중수역간 이동수요가 많았음에도 버스나 크게 돌아가는 지하철로 인해 도로정체가 발생하거나 하는 문제점이 많았지만, 현재는 중수-북구청간 이동이 매우 편해진 것은 물론, 남전동, 오내동과 같은곳에서도 북구청가기 편해진 점이 매우 좋은 포인트가 되었다.

<sup>4</sup> 당시에는 효빈교통공사가 설립되기전이었고, 도시공사에서 건립을 참여했다. 이때 도시공사 책임자가 버스회사와 관련된 사람이라서 이렇게 했다는 소문도 있다. 아무튼 이러한 상황이 발생한 이후 욕을 먹으면서 쫓겨났다는(...)후문이 있다.

<sup>5</sup> 단 공사를 하면 바로 확장은 되게 노반을 확보하는 것으로 합의를 하였다.

<sup>6</sup> 단 창전선과 직결운영하는 열차를 투입하는 계획은 추진하고 있다.

역번	km	역명		승강장		환승노선
				형태	횡단	
601	0.0	마잡	馬雜	■     ■ (지하 3 층)	0	2 호선
602	1.05	비동	肥洞	■     ■ (지하 3 층)	△	
603	2.2	비마	悲馬	■     ■ (지하 3 층)	△	
604	3.56	사노	四勞	■     ■ (지하 2 층)	0	1 호선
605	4.41	가동사거리	加洞사거리	■     ■ (지하 4 층)	0	4 호선
606	5.48	덕현	德縣	■     ■ (지하 2 층)	0	3 호선
607	6.47	전덕	前德	■     ■ (지하 3 층)	0	빈효광역
608	7.42	전천중앙	前川中央	■     ■ (지하 3 층)	0	5 호선
609	8.17	오내사거리	吳內사거리	■     ■ (지하 2 층)	△	
610	9.27	오내	吳內	■     ■ (지하 2 층)	△	
611	10.18	중수	中須	■     ■ (지하 2 층)	0	2 호선
612	11.04	북구청	北區廳	■     ■ (지하 3 층)	0	1 호선
613	12.32	포산	浦山	■     ■ (지하 3 층)	△	
614	13.32	장포	場浦	■     ■ (지하 3 층)	△	
615	14.44	효빈종합고	孝彬綜合高	■     ■ (지하 3 층)	0	
616	15.54	진희	眞希	■     ■ (지하 3 층)	△	
617	16.54	동고송	東高松	■     ■ (지하 3 층)	△	
618	17.44	시청	市廳	■     ■ (지하 3 층)	0	2 호선
619	18.54	고송교차로	高松交叉路	■     ■ (지하 3 층)	0	2 호선
620	19.61	고송	高松	■     ■ (지하 3 층)	△	
621	20.63	건강보험공단	健康保險公團	■     ■ (지하 3 층)	△	
622	21.61	고송나루	高松나루	■     ■ (지하 3 층)	0	3 호선

## 9. 현존 행선지 및 열차 번호

- 보통 행선지는 다음과 같다.

마잡발 고송나루행 상행

고송나루발 마잡행 하행

많은 편은 아니나, 첫차나 막차시간대에 운행하는 행선지도 존재한다.

마잡발 중수행 상행

고송나루발 중수행 하행

10. 운행 차량

효빈교통공사 6000 호대 전동차로 운영되고 있으며, 7 량 1 편성이다. 전술했듯이 이전에 수요관련으로 인해 조정되어 원래 6 량과 5 량열차로 존재했던 열차들이었으나, 수요가 넘쳤기 때문에 결론적으로 두 종류의 열차를 증차하여 7 량으로 늘렸다. 총 45 편성이 재적되어있으며 305 량이 생산되어있다.

11. 역별 승하차 통계

효빈 도시철도 6호선						
노선 종합						
역 수	구간	역당 일평균 이용객	일평균 승하차 량	2024년 승하차 량	최다 이용역	최저 이용역
22 개	마잡 ↔ 고 송나루	21,890명	481,585 명	175,778,525 명	중수	비동
일일 이용객 수						
역 수	구간	5만명 이상	2만명~5만명	1만명~2만명	5천명 ~1만명	5천명 이하
22 개	마잡 ↔ 고 송나루	1개역	9개역	10개역	1개역	1개역




효빈도시철도 6 호선

역별 순위

순위	역명	일평균 승하차량	2024 년 승하차량
1 위	중수	50,921 명	18,586,165 명
2 위	고송	43,213 명	15,772,745 명
3 위	고송교차로	36,821 명	13,439,665 명
4 위	북구청	36,238 명	13,226,870 명
5 위	진희	32,492 명	11,859,580 명
6 위	덕현	30,192 명	11,020,080 명
7 위	동고송	28,412 명	10,370,380 명
8 위	시청	25,192 명	9,195,080 명
9 위	사노	22,182 명	8,096,430 명
10 위	오내사거리	20,192 명	7,370,080 명
11 위	비마	17,921 명	6,541,165 명
12 위	오내	16,832 명	6,143,680 명
13 위	효빈종합고	16,092 명	5,873,580 명
14 위	고송나루	15,822 명	5,775,030 명
15 위	건강보험공단	15,429 명	5,631,585 명
16 위	전덕	14,521 명	5,300,165 명
17 위	마잡	14,292 명	5,216,580 명
18 위	가동사거리	12,911 명	4,712,515 명
19 위	전천중앙	11,598 명	4,233,270 명
20 위	포산	8,939 명	3,262,735 명
21 위	장포	6,931 명	2,529,815 명
22 위	비동	4,442 명	1,621,330 명

## 12. 여담

- 앞서 언급했듯이, 효빈 도시철도의 최대 흑자노선으로, 수도권전철과 비교해도 일평균 역당 이용객이 정말 높은 수준에 속한다.
- 2023년 까지는 부산도시철도 1호선에는 밀리는 상황이었지만, 2024년부로 아예 뛰어넘어버린 상황이다. 따라서 현재는 비수도권 도시전철중 역당 이용객수가 1위인 상황이다.
- 효빈도시철도공사가 만든 일본의 철도무스메 캐릭터와 비슷한 효빈메트로 마스코트 캐릭터가 있다. 프로필은 다음과 같다.

	
기본형	
노선	6호선
노선 색	#881188
캐릭터명	라세나 (羅世娜, La sena)
나이	19세
日本名	清羅世娜(kiyora sena)

출신지	북구 중수동
출신초교	중수초
출신중학	중수여중
출신고교	중수여고
출신대학	-
출신학과	-
현재직	고등학교 3학년, 보건계열대학 갈예정



효빈메트로 뽀띠 버전

## 14. 여담