



【補助電源装置 本体】

(上) 東芝製の SIV。(7902 山側) / (中) 東洋電機製造製のブースタ式 SIV。7910 と 7914 の 2 両に搭載されている。(7914 山側) / (下) SIV 一体型 IGBT-VVVF の第 3 パンク側。p.11 に掲載した第 1、第 2 パンクの写真の反対側である。(7715 山側)



【補助電源装置 関連装置】

(上段左) 東芝 SIV の起動装置。(7905 山側) / (上段右) 東芝 SIV 車の 100V 整流装置。(7905 山側) / (中段左) 東洋電機製造 SIV 車の 100V 整流装置。(7910 山側) / (中段右) 24V 整流装置。(7710 海側) / (下段左) 7915F の抵抗器。(7715 山側) / (下段右) 7915F の 100V・24V 整流装置。(7915 山側)



【先頭車正面床下】

(左) 海側の 114 芯ジャンパ連結器。ワンマン化前は内側に高圧母線があった。(7706 海側) / (中) 山側 37 芯管ほか。電子ホーンは旧型。(7908 山側) / (下) 先頭化改造車は 37 芯管が外側に配置されているなどレイアウトが異なる。電子ホーンは新型。(7915 山側)

連結器

先頭車正面は自動密着連結器、中間部は棒連結器である。

電気連結器

海側のジャンパ連結器は、高圧母線（丸形 1 芯、KE-6 型）と低圧制御線（角形 114 芯、IC-014 型）を装備しているが、ワンマン対応化の際に先頭車正面の母線は撤去された。

山側には 37 芯管と非常連結栓が追設されており、また連結面のみ三相電源が通っている。先頭化改造車の正面は他車と設置位置が異なり、37 芯管が外側となっている。

空気管

山側の空気管は、HSC 時代は 7000 系時代と同じく元空気だめ管（MRP）、ブレーキ管（BP）、直通管（SAP）の 3 本あり、各管のコック部分は MRP が白、BP が赤、SAP が緑で色分けされていた。電気指令ブレーキ化にあたっては、BP と SAP が撤去され、現在は MRP のみが引き通されている。

連結面の MRP は、1989 年度改造車までは正面と同じく管とホースの接合部にコックが付いたタイプであるが、1990 年度改造車からは旧 8000 系以降の連結面と同じく、接合部より奥まった部分にコックが設けられている。

妻面足掛け

車体の昇降ステップに続く形で、各車妻面の右側に足掛けが設けられている。このうち正面と海側連結面は、足掛けが正方形で上面に矢羽根模様の滑り止めが付いている。一方、山側連結面はレール方向に長い長方形となっている。

また、7715、7915 は連結面の足掛けが撤去されている。

警笛

乗務員室直下の山側には電子警笛と空気警笛が設置されている。電子警笛は最近になって新型の RUK959 型への更新が進んでおり、従来のタイプ（RUK107 型）を装備する