

頁	日文	中文(简体)
3	フィリピン最後の フィリピン南西部 コロン島の断崖や 太平洋戦争とフィ	菲律宾最后一个未开发的地区 巴拉望群岛位于菲律宾西南部，被称为菲律宾最后一个未开发的地区。它是一个神秘的热带天堂，有碧绿的海水，白色的沙滩，以及由珊瑚礁衍生的石灰岩雕刻而成的石灰岩悬崖，水面上的岩石仿佛因为海浪而使整个岛屿漂浮。位于巴拉望群岛北部的卡拉米亚群岛有许多在太平洋战争中沉没的船只，科隆已成为世界十大潜水胜地之一，吸引了世界各国科隆岛的悬崖和翠绿的海水。科隆岛位于布苏加岛的东南方，那里有机场和科隆镇，科隆湾延伸到该岛的西部。 太平洋战争与菲律宾
1941年12月		太平洋战争以1941年12月8日（日本标准时间）对珍珠港的袭击开始。占领东南亚，南部资源区，日本陆军和海军最初继续快速推进。然而，日本在1942年6月的中途岛战役中失利，在所罗门群岛空上的攻防战中与盟军的地位发生了逆转。1944年6月马里亚纳群岛战役失败后，日本帝国海军的航母特遣部队被摧毁，使得决定性的舰队战不可能发生。塞班岛是保卫大陆和继续战争所必需的绝对防御区的一部分，它的丧失使盟军能够对日本本土发动空袭。收回被日本占领的前美国殖民地—菲律宾，也成为一种可能。菲律宾位于日本和南部资源区之间，是确保运输石油和其他资源的海上通道的重要基地，如果菲律宾被夺回，战争的继续和国民经济将受到很大影响。
資源輸送と海上護		资源运输和海上护送
戦前の日本海軍は		战前日本帝国海军并不打算占领大片地区，在保护远程商业方面也不积极。当战争爆发后的行动立即结束时，第一和第二海军陆战队护卫小组于1942年4月成立，作为一个船舶保护组织。然而，海上护航船队都是航程低、反潜和防空能力差的老式船只，虽然当时盟军潜艇的攻击很少，但贸易保护体系并没有得到改善。1943年春，新的海防船和战时标准油轮相继服役，从1943年7月开始，台湾基隆港和高雄港 1943年7月，希氏舰队成立，从荷属印度群岛（印度尼西亚）向日本运输石油，通过台湾的基隆、高雄、马尼拉和其他港口将门司与昭南（新加坡）连接起来。表现较差的船只无法加入「ヒ号船团(Hi舰队)」（‘ヒ’是‘菲律宾’），从1944年4月起加入「ミ号船团(Mi舰队)」（‘ミ’是‘Miri’），从日本附近的婆罗洲美里运输。提供海上护航的资源船队开始运作；从1944年7月起，一些增援部队被运往菲律宾，连接莫吉-马尼拉，有时与资源船队一起工作；从1943年左右开始，潜艇的鱼雷攻击增加，塞班岛 塞班岛沦陷后，菲律宾周围地区遭到了航母特遣部队的空袭，许多护航船队损失了大量船只，不仅是运输船，还有护航船。
北から南を見下ろ		从北方向南看，1945年的马尼拉湾，在1944年11月的一次空袭中，轻巡洋舰“木曾”号、驱逐舰“冲波”号、“初春”号和“秋霜”号都相撞在这里失事。与马尼拉有关的游戏内活动将于2020年春季举行。
6 1930年頃の力 634空の瑞雲を		大约在1930年，卡维特海军基地。一架水上飞机类型的沃特O2U Corsair正在飞行。在照片的后面可以看到Sanglay Point，有三个无线电塔和一个水上飞机停机坪。它目前由菲律宾海军使用，似乎有两家公司曾经经营过从马尼拉到卡维特的渡轮服务，但这两家公司很可能已经停业，无法到达卡维特。
ズサンガ島から		海军第634航空队的祖云号全尺寸模型。
1945年1月2 マニラ湾と空襲		从飞机内拍摄的卡维特方向，从布苏加岛到马尼拉。分为两半的半岛清晰可见。
現在もフィリピン		摘自《日本新闻》第243期，1945年1月25日，第634海军航空队的水上飞机侦察和轰炸机Zuiun从卡维特空军基地Sanglay Point的水上飞机停机坪入水；在今天的Sanglay Point仍然可以看到该停机坪的遗迹。
ちなみに、カビテ		马尼拉湾和空袭
7 コロン湾空襲		马尼拉仍然是菲律宾的首都。美国海军亚洲舰队总部曾位于马尼拉湾沿岸的卡维特，马尼拉湾一直延伸到马尼拉西部，马尼拉周围建有机场以保卫马尼拉湾。科雷吉多岛(Corregidor Island)位于马尼拉湾的入口处，太平洋战争爆发后，日本和美国在这里进行了大约六个月的攻势。马尼拉是运输资源的中转站和菲律宾增援的基地，在塞班岛失守后，马尼拉开始暴露在美国的空袭之下，许多海军舰艇和运输船在1944年9月底和11月中旬的大规模空袭中损失，直到战后被吊装和拆除，它们一直留在那里。
9月21、22日		顺便提一下，卡维特北部的桑莱斯也是建造斜坡的地方，以便将无线电通讯站和水上飞机从陆地降到海上，日本占领后，第634海军航空队在这里前进，并在这里拍摄了双座水上侦察和轰炸机“Zuiun”的飞行片段。
9月下旬の空襲で		科隆湾空袭
1944年9月2 給油艦神威の奮戦		为了躲避9月21日和22日发生的对马尼拉的大规模空袭，部分船队被疏散到马尼拉湾西南约300公里处的科隆。科隆被认为是一个安全的锚地，在菲律宾以东的太平洋上作业的航母舰载机无法到达。然而，尽管不清楚他们是在空中侦查还是拦截通讯，但主要来自埃塞克斯级航空母舰“大黄蜂”号的战斗机“格鲁曼”F6F“地狱猫”和轰炸机“柯蒂斯”SB2C“直升机”于9月24日上午袭击了科隆。当天被攻击的船只分布为：宿务60艘，莱加斯皮20艘，布兰19艘，塔克洛班数量不详，科隆70艘。超过10艘船只停泊在科隆，以避免马尼拉的空袭，许多船只被空袭和机枪扫射击沉。他们中的许多人至今仍沉没在海底。
そして、9月24		在9月下旬的空袭中，马尼拉、圣克鲁斯、科隆、宿务和其他地区的船只遭受了广泛的损害，损失了许多人员、弹药和防御材料，特别是运输约30,000吨将在马尼拉积存的重油的Kamoi舰队(Kamoi、Kyokuto=maru和Okikawa=maru)，于9月20日抵达马尼拉，等待卸货。24日，Okikawa=maru在科隆沉没，Kamoi也在中间受损，导致大部分重油损失。这些重油是在莱特岛战役(Operation Sho-ichi-go)期间为大和号战列舰和第一游击队的其他船只准备的燃料。庄一行动制定时，盟军舰队分红的14艘油轮已经减少到只有6艘，经过日本帝国陆军和海军的激烈讨论，6艘民船由陆军提供。经过陆军和海军之间的激烈讨论，陆军提供了6艘民用船只。船只损坏的增加使得南方资源向内地的运输更加紧张。
神威は2機以上を		1944年9月28日的报告。水上飞机母舰秋津岛号和奥林匹亚丸号以及其他三艘船被击沉。请注意，地图右上方的明多罗岛实际上离得更远。
8 コロン島でアジア 1944年11月		卡莫伊号油轮的艰苦战斗
9 レイテに突入する		卡莫伊号是一艘美国制造的油轮，被改装成水上飞机母舰，然后又被改装成油轮，它的战斗报告对科隆岛的空袭作了说明。9月21日，卡莫伊在美国海军航母特遣部队（第38特遣部队）的空袭中轻微受损。9月23日上午，马尼拉地区发布了空袭警报，由于在科隆地区观察到了不明的敌方和友方飞机，因此发出了严格的防空警报。
TVアニメ『T艦 ちなみに、捷一号 レイテ沖海戦地図 1942年4月1 1942年夏8～ 長距離の偵察哨戒 12 舞鶴の海軍記念館 二式大艇の底面は 1944年3月末		然后，在9月24日上午8点51分，在左30度观察到约60架飞机组成的大型编队，机首在0度，并置于防空作战位置；上午8点54分，减缓，敌机7号从左30度接近，8点57分敌机右转接近；上午9点0分，13架飞机最终从右15度接近Kamoi，因此在9点01分、上午9点03分，一架飞机被击落，前左舷被一枚近距离炸弹击中；上午9点04分，敌机5号从右侧90度俯冲下来，接近Kamoi，用机枪对该舰各部位进行多次扫射；一枚炸弹在前右舷上甲板上造成一个5米的洞，轻油库发生火灾；上午9点04分，敌机5号从右侧90度俯冲下来，接近Kamoi。开始浇水。在此期间有一架飞机被击落，但战斗结果未定；9点16分，一艘内部油库起火，9点21分被扑灭；9点22分，轻油库的火被扑灭，但之前有两枚炸弹被投到船尾，由于后方的近距离射击，导致后方应急仓附近起火；9点23分，舵室准备出发，舵室被上午9点31分，该船起锚离港；上午9点35分，应急舱附近的火被扑灭；上午10点05分，指挥官办公室起火，10点10分被扑灭；下午10点04分，火被扑灭；下午9点05分，火被扑灭。此后，该舰被疏散，没有受到任何损害；上午11点25分，该舰转入2号巡逻部署；下午13点，该舰转入3号巡逻部署，Kamoi的战斗结束了。
		虽然织锦号成功地击落了两架以上的飞机，但右舷前上甲板发生了一个5米的破口，破坏了轻油库和3号重油库之间的隔板，外板水线下下的一个小破口使海水进入3号重油库。16人阵亡，9人受重伤，25人受轻伤。船长、领航员、轮机长和总会计师也受了伤。无独有偶，Kamoi随后在9月27日返回马尼拉的途中被Bonewfish号潜艇的闪电击中，点燃了她的燃料油。前甲板、上甲板、舰桥附近和船尾上甲板都发生了大火，使该船失事，但大火被成功扑灭，该船抵达马尼拉，最终返回日本进行维修。
		在前往科隆岛卡扬甘湖的路上，观察站。据称卡扬甘湖是亚洲最清澈的湖。
		1944年11月11日在日本横须贺拍摄的Kamoi，由吴市海洋历史和科学博物馆收藏。右舷的破洞是她在马尼拉湾外被两枚鱼雷击中时留下的。
		进入莱特岛。
		电视动画片《『艦これ』いつかあの海で》的前三集描述了莱特岛战役，该战役发生在1944年10月底，发起了“捷一号”行动，打击登陆莱特岛的美国军队。日本帝国海军几乎所有的剩余兵力都被部署在“捷一号”行动中，而由慢速战舰“扶桑”号和“山城”号率领的西村舰队被用作影片中舰娘重耳等人进入莱特岛的图案。影片中对出航点、文莱海峡和苏里高海峡的描绘几乎与现实世界一样，对敌人深海舰艇等待的莱特湾周围地区也有清晰的描绘。塔克洛班机场是美国在日本在麦克阿瑟登陆点附近交战的地方，现在仍有许多商业飞机在此飞行，当我从马尼拉到塔克洛班的航线上，我可以看到与船的背景几乎一样的风景。
		捷一号行动和科隆
		顺便提一下，科隆在“捷一号”行动期间仍被用作锚地，作为补给、维修和疏散的场所。第二游击队的志摩舰队在重巡洋舰“那智”号和“足柄”号的带领下，于10月23日抵达科隆湾以南的克里昂锚地。然而，由于没有补给船，轻巡洋舰阿武隈号和驱逐舰露号从那智号上加油，第7驱逐舰群的明野号和灰原号上加油，并在第二天凌晨2点离港，与西村舰队会合。第二天凌晨2点出发，与西村舰队会合。栗田舰队由第一游击队的主力战舰“大和”号率领，原计划在10月25日萨马岛战役结束后返回莱特湾前在科隆岛加油，但为了避免空袭而取消了停靠，经过巴拉望岛南部，前往文莱。在10月24日栗田的舰队遇到的锡布延海战中，重巡洋舰“妙高”号被鱼雷击伤，25日被撤到科隆，但27日离开科隆，与驱逐舰“长波”号一起停泊在文莱，作为舰队撤退后的警告舰。
		莱特岛之战地图。
		1942年4月18日，Akitsushima在淡路岛附近进行试航，船头一侧有约35节的大白浪，船尾有约20节的中白浪，以掩盖其速度，还有奇特的伪装，如起重机和烟囱涂成彩色图案，使敌人的测距仪失灵，如同色盲测试。有一个著名的插曲，在拉包尔的前线，这种伪装被指出是“浓妆艳抹”。
		1942年夏天的8月至11月，Akitsushima在肖特兰地区的第802海军航空队的2型大艇上进行海试。
		一艘两栖舰，在前沿基地和海上为大型两栖舰，如97式大艇和2式大艇提供加油、维护和修理服务，进行远程侦察巡逻。最初，由加油船改装成水上飞机运输船的“锦绣”号充当这一角色，但由于动力不足，“秋津岛”号被新建为专门的5000吨级两栖飞机运输船。作为一个移动基地，秋津岛号有很高的巡航能力，可以从马绍尔群岛攻击到夏威夷，它还拥有通讯设施。最初的设计要求在船尾有一个斜坡来提升两栖舰，但这被证明是困难的，所以在船尾安装了一个35吨的电动起重机来提升和收放两栖舰。安装起重机的船尾桅杆的顶部将是一个航空(LT)塔，使其达到30米高。起重机和后桅杆成为“昭昭岛”号的象征性设备。Akitsushima号被设计用来进行两栖动物的维护和修理工作，并不打算带着两栖岛舰的旗帜保存在舞鹤的海军纪念馆。
		2型大艇的底部与基座的形状一致。
		在1944年3月底对帕劳的一次空袭中失去了明石号，秋津岛被改装成了一艘飞船。与从门司到新加坡的H-75舰队混合在一起，Akitsushima号将驶向马尼拉。船队主要由油轮组成，包括秋津岛、西贡丸（特别巡洋舰）、浅间丸、雄凤丸、良荣丸、日光丸、万荣丸、あまと丸、東邦丸和せりあ丸。护航部队包括由客轮改装的轻型航空母舰“神鹰”号（配备14架舰载攻击机），第31中队的驱逐舰“夕月”号和“卯月”号，以及海防舰“三宅”号、“満珠”号和“干珠”号。船队于9月8日离开门司港，9月13日抵达台湾高雄，分离后与各舰队会合，并于9月14日离开高雄。9月17日，秋津岛号、西贡丸号、卯月号和袖木号脱离船队，前往马尼拉，但在18日，西贡丸号在马尼拉湾口被一艘美国潜艇击沉。17日与卯月和夕月会合的“秋风”号驱逐舰进行了一次潜艇扫荡，因此秋津岛号独自抵达马尼拉；9月21日，在马尼拉湾发生空袭后，她和补给舰Kamoi等人被疏散到科隆。根据Kamoi的战斗报告，Akitsushima在一次防空战斗中击落了一架飞机，但在9:01被直接命中，发生爆炸，最后在9:13沉没。该舰终于在9点13分沉没。

	ちなみに、「秋津洲」	顺便说一下，Akitsushima指的是本州，日本神话中由Izanagi和Izamami创造的岛屿之一，也可以指日本本身。水上飞机航母“秋津岛”号在科隆的损失可能是对日本在菲律宾的未来的一种暗示。
	現在の秋津洲は左	今天，Akitsushima号侧卧在36米深的左舷，可以看到厚厚的贝壳、珊瑚和海葵的装扮。船尾桅杆、起重机和前桅杆保存完好，但两门12.7厘米的双联高射炮已经脱落，舰桥结构几乎完全被毁，或者通过查看照片和视频无法确定其结构。
13	航空機の発達によ	随着飞机的发展，海军舰艇被要求拥有防空武器，日本帝国海军在昭和初期从英国维克斯公司引进了双式40毫米机枪。然而，由于其弹道特性不佳，故障频发，IJN从法国的Hotchkiss公司购买了制造权，并在1935年左右开始了国内生产，从而形成了96式25毫米机枪。
	九六式25ミリ機	96式25毫米机枪有三种类型：单联、双联和三联；1944年3月的秋津岛号装备了六门三联和三门单联。安装在船尾附近的那门被认为已经掉到了海底。此外，下面介绍的“荒岛”号补给舰在1944年时安装了三台三联吊和两台双联吊。
	バラオに現存する	帕劳现有的25毫米连续机枪。
	秋津洲の25mm	秋刀鱼号的三挺25毫米三联机枪保存得相对较好，三根枪管清晰可见；截至1944年，船尾机枪架上有一挺25毫米三联机枪，船尾桅杆附近的右舷和左舷机枪架上有一挺。
14	艦体から垂直に伸	船尾的桅杆从船体上垂直延伸，起重机离船头一侧稍近。与潜水员相比，可以看出起重机的大小。
	秋津洲の後部マス	秋津岛号的后桅杆和吊车底座。可以看到甲板室的右舷被毁。
15	クレーンの拡大。	鹤的放大图。由于海水的透明度低，起重机的尖端和末端被缩小，直到中间变厚，才可以看到起重机。
	秋津洲の艦尾の水	秋刀鱼号的船尾不是圆形的，而是一个平坦的横梁式船尾。它的优点是允许更宽的船尾，在战争结束后经常被采用，以减少交货时间和成本。
16	九四式爆雷投射機	94型雷管和装载平台
	潜水艦との戦闘で	与潜艇作战时使用的94型深水炸弹投射器和装填平台位于秋津岛号的甲板上，在船尾桅杆前面。照片显示了从上面看到的深水炸弹投射器和装载平台。一个鼓形雷管被固定在Y型发射器炮管顶部的射箭上，来自点火室的气体压力使雷管飞向船的两边并进入海中。深度装药被放在深度装药平台上，并滑下来进行装药。
	爆雷の参考例とし	作为雷管的参考例子，保存在吴市第一军事学院的54型深水炸弹投射器（K炮/K炮）；与Y炮不同的是，Y炮是Y型的，可以在船的两边投放，而这个只可以在一边投放。
17	艦体側面に開いて	在船的侧面可以看到开放的舷窗。在上层甲板上，有一个系船柱，停泊船只时绳索从这里穿过，船尾的那个系船柱上有绳索，供潜水员潜水和上浮。
18	飛行艇を載せて整	航空工作甲板，两栖艇被安装在这里进行维护和修理。它被认为是两栖船的基座，但它可能是鱼雷艇的基座，因为秋津岛在最后阶段被修改为能够在航空工作甲板上携带5艘T-38鱼雷艇。由于炸弹造成的一个大洞，甲板的末端已经消失。
	艦内から破孔を見	抬头看了看船内的破洞。
	鹿屋航空基地で保	将在卡诺亚空军基地保存的2型大船。
19	前ページから破孔	靠近船头的结构，在上一页的洞口对面，是旋转两栖动物的维修转盘所在的区域。然而，没有转盘的圆形痕迹，只有一个方形结构和似乎是两栖动物的基座。从这一点上看，靠近船头的区域是辅助设备储存区，但几乎什么都没有留下，可能是因为它已经被拆除，为鱼雷艇腾出了空间。
	上2枚の写真から	从上面的两张照片来看，进一步朝向船头的一个盒子状结构。
21	航空作業甲板(第時折、配管や台座	我们从空中工作甲板（第2甲板）上的一个洞进入船内，下了两层楼到第4甲板向船头走去，然后回到我们进入的第3甲板上的洞。成为机械厂和焊接厂的Akitsushima号，在船内有许多大空间。22-25P的天花板都在左边，地板在右边。24P只是第三层甲板，而22、23和25P是第四层甲板的照片。船体被掀翻，使光线像聚光灯一样从舷窗轻轻照射进来，使虽然不时可以看到一些水管或基座，但无法判断这个房间有什么用途。我们能够从船尾向船头划出一条几乎直线。
24	秋津洲の中央付近	这张照片是在靠近“Akitsushima”号的中心位置拍摄的，从船尾看向船头。在左边可以看到烟囱下面的甲板室，从照片的右边可以看到，吸波侧板的船身从上层甲板到第二层甲板都是圆形的。在照片的最中间是通往船内的入口。
	煙突下の甲板室に	在烟囱下面的甲板室里，可以看到一些圆柱形的残骸。也许它们是烟囱的排气管。
	第11航空艦隊と	1942年9月，Akitsushima作为第11航空舰队的一部分在拉包尔。角度略有不同，但照片是在水下大约相同的位置拍摄的。
25	橋構造物の後ろに	位于舰桥结构后面的前桅杆仍然很干净。21号雷达曾经被安装在桅杆的顶部。
	橋構造物の後ろ	在舰桥结构的后面和前桅杆的两侧有一个吊艇（起重机），用于提升和降低9米长的切割器（短船）。
27	10、26、27	10号、26号和27P号从船的中央（第二层甲板）进入船内，并向舰桥前进。
28-29	秋津洲と違う	认识秋津岛
	日本とアメリカが	在参观了莱特岛的战争遗址（日本和美国在那里进行了激烈的陆上和海上攻势）后，我们从菲律宾第二大城市宿雾登上了飞机。大约一个半小时后，我们抵达布苏安加机场，眺望大海，大约80年后的今天，这里已经恢复了和平。虽然我事先要求住宿的地方来接我，但在机场出口附近没有人举着我的名字。我付了250比索，被一辆空车接走，顺利抵达科走在科隆镇上，背靠摩托车的出租车三轮车来来往往，人们可以看到几家商店张贴着明天沉船潜水的菜单。在空袭中沉没的日本船只的名字被列出来，就像在居酒屋（日本风格的酒吧）中推荐的当天的菜肴一样。我在Innli潜水中心（一家菲律宾人开的潜水中心）做了预订，因为我似乎可以在第二天潜水Akitsushima、Okikawa-maru和Ekkai-maru。在我去日本之前，我给一家似乎提供沉船潜水的商店发了一条信息，它是第一个回复我信息的商店，所以它似乎很有希望。我急切地想去潜水Akitsushima，这可谓是真正的潜水，但我在第二天迎接的是被称为东方之珠的菲律宾的灿烂日落。
	バイクの横に荷台	由于Akitsushima是离科隆镇最近的潜水点，我们在早上7点45分在商店集合，比平时的第二个早上要早，大约在8点30分离开科隆港。同船的是一对来自德国科隆的夫妇，我们突然大笑起来，没想到有人会从科隆来到科隆。似乎离开港口后一段时间不穿救生衣就会被罚款，我们都不得不穿上救生衣。过了一会儿，我们被告知可以脱掉了，这种松懈的态度让人很是菲律宾。这艘船是一艘沙坑船，有木质浮筒（支腿），防止滚动。经过大约一个小时的缓慢行驶，我们到达了该点，凝视着这些岛屿，它们看起来就像漂浮在海面上的石灰岩，被雕刻出来。海浪相当平缓，虽然不是很平静。然而，水下能见度似乎只有10米左右，从海面下看，我们什么也看不到。教官的介绍是用英语进行的，但由于他的菲律宾口音，我不能很好地理解他。我用一张图来检查路线，并设法用我自己糟糕的英语回问任何潜在的安全问题。
	秋津洲はコロナタ	空气和水温都在30摄氏度左右。虽然距离上次潜水已经过去了半年，但这次我在飞机上复习了一下，还是能轻松下潜。过了一会儿，一个像粗大的树干和一个有洞的钢架的东西出现在眼前，那是一只吊车！这肯定也是Akitsushima！我试图把它拍下来，但我无法让相机对焦。我们从船尾的一个洞进入船内，然后陆续来到起重机的齿轮室和引擎室。我几乎跟不上下沉船下潜和穿透的速度，这两件事对我来说都是新鲜事，我决定放弃拍照，因为我确信视频可能已经拍到了。不一会儿，我们就回到了船尾，科隆号的第一次潜水就结束了当我回到小屋，检查视频时，发现根本没有拍到秋津岛的镜头。看来这次我们第一次安装的GoPro停止了传输，因为我们使用的SD卡因为传输速度慢而不被厂家推荐，所以我们降低了视频的分辨率，下次就能拍照了。相机被设置为同时使用自动对焦和手动对焦，结果发现水下外壳和镜头之间的接触非常糟糕，总是被判断为手动对焦模式，而自动对焦则无法工作。如果不拍照也没办法。我失望地发现，瑞格潜水中心后天就要去秋津岛了，于是我毫不犹豫地预约再去试试。
	気温も水温も30	在我们逗留的第四天，Akitsushima又是我们的第一个潜水点。我后来注意到，Akitsushima很容易受到海流的影响，所以我在早上条件比较稳定的时候下潜。进入水下后，能见度比上次差，而且有很多小的悬浮颗粒。虽然条件不好，但我们在潜水前已经多次检查过条件，所以这次无论是拍照还是录像，似乎都没有问题。焦点经常在漂浮物上，这让人很沮丧，因为水下外壳不允许手动对焦，但我们接着从后桅杆和吊车上顺利地拍了照片。我们能够享受稳定的潜水。
	宿に戻って動画を	当我们接近行程的终点，在返回船尾的路上，突然发生了一些不寻常的事情。突然间，海水开始涌入我的嘴里。我几乎惊慌失措，不知道发生了什么，但似乎要么是固定口罩和气源的纽带从一开始就不见了，要么是口罩被吸得太用力而脱落了。目前，只要我用手握住气源就能呼吸，但有可能吞下脱落的口罩，所以我正在想该怎么办，这时教官注意到并固定了口罩。当我们终于浮出水面时，水流已经变得非常湍急，一不小心就会被冲走，但我们还是顺利地回到了船上，我们与Akitsushima的第二次相遇就这样结束了。
	滞在4日目、この	口罩脱落似乎是潜水中最常见的问题，肯定有几种处理方法，比如用自己的备用气源，用手势通知教练，让教练修理或找备用气源，等等。然而，当你在水下真正遇到问题时，你的大脑并不像你认为的那样好用。然而，我亲身体会到，当我在水下真正遇到问题时，我的大脑并不像我想象的那样好用。我不寒而栗地想到，如果这是在一艘较小的船上，我可能会惊慌失措，消失在海里。然而，终于能够记录一艘日本帝国海军军舰的喜悦要大得多，来到科隆是一个巨大的成就，因为在日本他们很少带我们去危险的地方，所以我们能够获得比在日本多几倍的经验。
	終盤に差し掛かり	潜水店店面。遗憾的是，尽管有许多日本人的残骸，但我在逗留期间没有看到一个日本人。
	マウスピースが外	科隆镇的旅游码头。
	ダイブショップの	秋津岛沉没地点：第一次是晴朗的，波浪是平静的。
	コロンタウンの観	在船上吃午餐。在船上烤鳕鱼、含有大量蔬菜的Pinakbet和KareKare，似乎是用花生和椰奶烹制的菜肴，会让你感到精力充沛。
	秋津洲の沈没地点	从船头附近的第一个船舱往上看，是甲板室上方的测向室和后面升起的德里克柱。
	船上の昼食。カツ	从1944年3月3日，Irako在特鲁克北部被鱼雷击中后返回横须贺。
30	艦首寄りの第1倉	在1941年建成之前和之后，Irako。
31-32	1944年3月3	Irako号供应船和船舶历史
	1941年竣工前	无论一支海军多么强大，如果没有操作它们的将军，它就不是一支不可忽视的力量。为舰队提供食物的补给舰是维持战争努力不可或缺的。“荒古”号于1941年12月5日完工，在太平洋战争爆发的前三天，继大正时代结束后一直在服役的“玛米亚”号。它配备了一个装有肉类、蔬菜和其他易腐食品的冰箱，一个冰柜和一个制冰设施，能够为2500名舰队将领提供足够两周的食物。这里有豆腐、魔芋、咸菜、面包、年糕、馒头、monaka、yokan、冰激凌、ramune等食品生产设施。除了简单地满足饥饿感外，这些糖果还极大地鼓舞了战区的士气。其他设施包括一个每天能够清洗400件夏装的洗衣房，以及作为通信审计船的通信设施。
	給糧艦伊良湖と艦	该船是一艘具有商船结构的货船，具有商船的外观，有一个桥（桥塔）和船中央的大烟囱。虽然计划使用柴油机，但由于担心燃料油的短缺，所以使用了蒸汽涡轮机，使燃烧燃料油和煤混合物的锅炉中的蒸汽涡轮机转动。该船配了一个非常高的烟囱，以防止煤烟落入食品生产间，这是一个独特的特征。
	海軍がどれだけ強	战争爆发后，她向南方各地提供食物，从1942年8月开始，她在日本和盟军舰队的大本营特鲁克群岛（今密克罗尼西亚联邦楚克）之间进行了13次往返运输。1944年5月28日至7月7日，她在佐世保进行了维修，她的喂食设施被修改，增加了机枪，并装备了逆行搜索和水下监听装置。
	艦体は商船構造の	
	開戦後は南方各地	

フィリピン増援の	加入有史以来最大的为增援菲律宾而组成的Hi-71护航船队，荒木于1944年8月10日离开伊万里湾，15日抵达台湾马公，包括荒木在内的四艘船从船队中脱离，抵达马尼拉湾。一些消息来源称，他们加入了Hi-73舰队，并于8月25日经高雄离开内地，Irako和其他人在海上与舰队分离并抵达马尼拉湾。然后她被转移到科隆湾，在9月24日的空袭中严重受损并起火；10月1日，她“中甲板以上几乎完全被烧毁。船体和甲板在浪中弯曲。下层甲板和下面都在燃烧，无法进入。罐子和主发动机可以使用。向左倾斜5度，有逐渐增加的迹象。美军在10月21日拍摄的照片显示她仍然完全浮在水面上，从下面讨论的辉夜丸的航海日志来看，荒岛号有可能在这一天被攻击并沉没。
デリックポストと	德里克柱和起重机底座
現在の船による物	今天的船舶物流大多使用安装在港口的起重机来提升和降低货物。一台10吨级的井架安装在船头一侧，一台20吨级的井架带龙门柱安装在船尾一侧。
現在の伊良湖は、	在目前的“伊拉克号”上，作为手臂的井架吊杆似乎已经丢失，但作为道具的德里克柱仍然存在。在船头一侧的德里克柱顶部系着一根潜水绳，潜水员在潜水和上浮时使用。
艦首側のデリック	看一下船头一侧的德里克柱的顶部，它是管状的，可能是作为通风管。
艦首側のデリック	仰望船头一侧的德里克-波斯特
33 伊良湖の前部と後	一台2吨重的起重机的底座，它被安装在Irako的前面和后面各四台。起重机本身不知道去了哪里，但它们是今天仍然清晰可见的点之一。
34 艦首寄りの甲板室	在靠近船头的甲板室上面有一个方位角测量室，上面有一个环形天线，可以在室内进行方位角测量。
1944年3月3	1944年3月3日，Irako。
クレーンのブーム	用于固定起重机吊杆的桥杆。在短船座的前面和后面都有一个。
方位測定室のある	从方位测量室所在的甲板室后面看船尾。
35 舷側には12メー	安装12米饲料配给船的基座在左舷仍在原地。船头一侧的右舷的被拍到了。后面的基座角度比较陡峭，以配合小船尖端的蹲伏形状。
36 伊良湖の艦体中央	椭圆形烟囱的底座，它矗立在Irako船体中央的桥塔中。
左舷側に倒れてし	烟囱的顶部，它在左舷已经倒塌了。从船头向船尾拍摄的。
煙突頂部の全景を	我以为我已经拍到了烟囱顶部的全貌，但它并不适合。周围地区是小鱼的天堂。
37 艦首方向から艦尾	从船头向船尾看桥塔，最上面一层的桥面和下面的短船甲板都被摧毁了。即便如此，桥塔和烟囱显示了一个看起来像商船的结构。
船橋樓の一一番上の	舰桥甲板前方的罗盘桥，也就是舰桥塔顶层的结构已经散落，窗框清晰可见。旁边有一个倒下的圆锥形物体，似乎是探照灯的底座。
左舷は短艇艦橋の	在左舷，短船桥下的军官宿舍和其他办公室所在的舰桥甲板也被摧毁。再往下看，还可以看到上层甲板上的一个圆窗，那里是食品服务办公室。
船橋樓の左右に1	一挺25毫米机枪，只安装了底座，在桥塔的两侧各有一挺。
38 船橋樓から艦首寄	我们从桥塔靠近船头的第二个船舱入口进入船内。第三层甲板上排列着无数似乎是金属管道的东西，在上层甲板的下面两层是蔬菜和泡菜。在第三个仓库入口周围是蔬菜和泡菜储存区，似乎是冰箱和冰柜的热交换器的热管。在第一个仓库口周围，还存放着肉类和鱼类。
ヒートパイプが丸	热管被折叠成圆形的区域。房间里一片漆黑，没有灯你几乎看不到任何东西。在一个据说是包装蔬菜的冷藏室里，这是一种奇怪的感觉。
入口すぐのところ	位于入口外的一个类似阀门的结构。
第1倉口付近の第	这是靠近第一个船舱入口的第二层甲板，被认为是第二个工作人员的房间。还可以看到通往下层的楼梯。
40 伊良湖と逢う	认识Irako
伊良湖は水深が大	Irako是科隆岛沉船中最难的，因为它的深度很大。因此，它并不是一个经常来进行沉船潜水的潜水点，在我们去之前，我们不知道在这次旅行的有限时间内是否能潜入Irako。有些潜水店除了高级开放水域潜水员证书外，还要求潜水员总共潜水30次，可以潜到30米深的地方，有些潜水店还要求获得富氧空气氮气潜水员SP证书，增加氧气浓度以延长潜水时间。当我问他们在Umaii潜水中心连续两天潜水后能否带我去Irako时，他们同意安排日程，我可以在科隆逗留的第6天和Kogyo-maru一起去那里。我问他是否愿意在最后一天潜水后去Irako。在第七天，也就是潜水的最后一天，我们发现在布苏加岛的北部会有一个儒艮之旅，所以我们经过协商，把我们中途放弃的京山丸也包括在内。我们能够争取到一个时间表，使我们能够看到所有的船，除了南新丸号，因为南新丸号通常太远，无法参观。
滞在5日目はダイ	在我逗留的第五天，我休息了一天，只进行了一次环岛游，而没有潜水。在我逗留的第六天，也就是Irako的日子，当我走到乌马里的商店时，商店里充满了沉重的气氛，这不是一个热带度假胜地所特有的。市长很生气，因为前一天有游客在港口倾倒垃圾，他已经召集所有从事海上活动的船只的船长停止航行。如果我们没有得到离开的许可，我们将无法看到荒岛，而且由于我们已经买了回马尼拉的机票，如果我们的行程被推迟，我们将不得不承担额外的费用。我很惊讶，这样的情况竟然会在Irako出发的当天发生，我意识到，菲律宾是一个事情并不那么简单国家。
30分ほどソファ	在沙发上叹了口气半个小时后，有人来到了店里。‘是队长！现在我们可以出海了！’，遗憾的是，出发时间被推迟了大约半小时，这对行程没有产生重大影响。
これまでのダイビ	到达Irako点后，我们进入水中，沿着船头一侧的德里克柱下降，一个长方形的箱状方位室出现在眼前。当我们从船舱入口进入时，里面一片漆黑。当我们用水下灯照射时，我们可以看到无数细长的金属管。这被认为是蔬菜舱的热管，虽然Irako冰淇淋已经不能食用，永远失去了，但仍然能够进入冰箱，这是一种奇怪的感觉。然而，冷藏区是密闭的，无论怎么看，地板都是黑的。在去的路上，教官失去了方向，在不到30米深的地方差点迷路。幸运的是，这个房间是个死胡同，后面还有一个人，所以我们从相反的方向回去，得以顺利与他会合。与Irako的遭遇，在最大深度36米处总共持续了34分钟，顺利结束。虽然由于海浪的原因，“小京丸”被改为“奥林匹亚丸”，但在信息匮乏的科隆，我们还是看到了秋津岛和荒木。
会社によってはダ	一些公司在潜水后用菲律宾的主食——生力啤酒敬酒。
ダイブショップに	一些潜水商店提供交通服务，乘坐花哨的菲律宾特色吉普车，上面画着沉船（Reggae）。
43-44 戦時標準船と第一	战时标准船和第一艘战时标准大型油轮（1TL型）。
戦時標準船は、戦	战时标准船是指在战时可以在短时间内廉价和大量建造的标准设计的船只。如果在战争中损失的舰艇数量超过了可以建造的舰艇数量，物流就会被打乱，使战争难以继续，国家难以运转。在日本，第一批战时标准船舶于1942年4月建立，共指定了10种类型的船舶：6种货船，1种运矿船，3种油轮。然而，在简化建造方面做得很少，例如以1939年建立的和平时期标准船为基础进行设计。建造时间几乎与和平时期设计的同类型船只相同，因为严格的双底被保留，港口弧线没有被拉直，船内和甲板上的索具也是为了符合和平时期的条件。日本海军低估了商船队的损失，这也是考虑到第一次世界大战期间建造的许多劣质船只后来遭受重创的例子的结果。
1942年夏にソ	1942年夏天，索罗门群岛的战争进入白热化阶段后，舰艇损失增加，1943年3月成立的二战时标准舰大大简化了设计，并引入了块状建造方法和电焊，为大规模生产做准备。在转为二战时标准舰之前的第一战时标准舰的建造中，设计被相简化，并采用了最新的建造方法。
第一次戦時標準船	第一批战时标准的三类油轮是TL型，总吨位为10,000吨的大型油轮，是向日本运输南方石油的主力船，也部分作为随行的特种油轮；TM型，总吨位为5,200吨的中型油轮，运输南方石油但不随行；TS型，总吨位为1,010吨的小型油轮，负责在苏门答腊岛的巴伦邦炼油厂、新加坡的Bukum石油码头和其他南方基地以及内陆沿海地区运输石油。小型油轮TS型，总吨位为1010吨，负责在苏门答腊岛的巴伦邦炼油厂和新加坡的Bukum石油码头和其他南部基地之间以及内陆海岸线上运输石油。为了与二战期间的标准船2TL和2TM区分开来，TL型被称为TL型，TM型被称为TM型。Okikawa-maru号于1943年3月开始建造，并于1943年10月完工，是川崎重工神户船厂建造的第一艘1TL型船。
1TLは艦隊用タ	由于1TL是船队油轮，简化程度低，与普通油轮不同，三菱重工长崎船厂、播磨船机厂和神户川崎船厂三大船厂加起来每月只能完成一艘左右，所以三菱长崎和播磨船机厂停止了1TL的生产，转为2TL。然而，由于2TL的速度太慢，不能作为舰队油船使用，海军继续在神户川崎建造1TL。已完成的1TL加入了熙熙攘攘的舰队，在南方和内地之间运输石油，并被委以重任，以弥补舰队油轮的损失，结果18艘船中有16艘在战争中受损，大部分在完成后的一年内。
また、1TLの設	此外，1TL的设计被海军接管，风屋级油船风屋号实际上是1TL的姊妹船。考虑第二艘船“早月”号的结构将非常有帮助，它有一个弹射器和一个小型飞行甲板。
船名不明の1TL	从船头和船尾甲板下降到上层甲板的船身是一条弧线，而一些2TL的船身则是简化的直线。
興川丸の奮戦	Okikawa-maru号的挣扎
竣工後、ヒ号船団	完工后，Okikawa-maru被部署到Hi舰队，在新加坡装载重油后，于1944年9月6日与Kamoi、油轮Kyokuto-maru等一起出发前往马尼拉。在Satsuki号驱逐舰和30号、33号追潜舰的护卫下，她绕过婆罗洲和巴拉望岛航行，以避开敌人潜艇的攻击，于20日午夜抵达马尼拉。9点30分，她抛锚并进行规避动作。下午，由于空袭，防空战斗再次开始，15:08，船体外板被近距离击中的子弹轻微损坏，燃油溢出。15:45，甲板被直接击中的港口中心轻微损坏，敌机于17:00撤离。
重油流出約100	该船溢出约1000吨燃油，速度降至10节，并破坏了蒸汽管道、液压管道和通信线路的中央部分，使通信设备、舰桥转向装置和起锚设备无法使用。伤亡人数为9人（包括2名水手）。伤亡人数为副官1人，士兵28人，水手5人。据报道，有两架敌机被击落。顺便说一下，Satsuki试图追上从马尼拉到高雄的Mata 27A护航船队，但她被空袭击中。在下午的战斗中，她的前甲板被直接击中2次，引擎室附近被击中1次，这使她无法航行。她在激烈的战斗后沉没，报告说10人被击落，2人被摧毁。
興川丸は、神威の	冲川丸号在Kamoi的指挥下，在追击艇30号和33号的护卫下，于21日22:00离开马尼拉，22日17:30在科隆湾北部停泊，并在艇员的帮助下开始修理船体。
そして、運命の9	9:15，三枚炸弹中左舷底部水线以下，燃料油溢出；9:18，一枚炸弹击中机房，一枚击中罐房，导致它们起火；9:20，一架敌机被击落，但艇尾开始下沉；9:30，艇身终于到达海底，搁浅。10:45，艇员们撤离并转移到追击者30号潜艇。
戦死者は9名（内	阵亡：9人（包括6名水手）；阵伤：3名士官和3名水手。据报道，有一架飞机被击落。舰上的机枪离外体太近（容易摇晃），炮台位于甲板的高处，难以携带弹药；没有防护罩的机枪在近距离射击中造成了相当多的伤亡。在射程允许的范围内，应将机枪直接安装在龙骨线（舰体中心线）附近的甲板上，不设炮台。报告的“参考”部分包含几乎相同的文字。没有足够的防空武器，而且由于机枪刚刚撞上油轮，附近没有弹药库，这表明在这种情况下，补充弹药将是一个挑战。
現在のコロンで興	现在被科隆确认为大川丸的沉船曾经被认为太荣丸。虽然太荣丸是2TL，与1TL的规格几乎相同，如总吨位同样为10,000吨，但船头和船尾的舷弧已被取消，船舶的配置是直的，因此，通过潜水和目测，很容易辨别出区别。由于沉船地点离秋津岛很近，所以秋津岛和Okikawa-maru的潜水旅行经常被安排成一组。
45 興川丸の艦尾下に	Okikawa-maru号船尾下的巨大主舵。
46 艦尾でのロープを	该结构似乎是船尾的一个绳索停泊结构。
スクリューの軸受	它通过靠近螺旋轴承的一个点进入容器。

	スクリューは脱落	螺丝钉掉了出来，船舵和船尾之间有一个缺口。另外，和早期的1TL一样，船尾的下半部分是弯曲的。
	とても狭い通路や	它们通过非常狭窄的通道和突破口越过房间和油罐的隔板。
	「戦時標準船入門	一般TL型油轮的外视图。船体的大部分中心被油箱占据。
47	船尾楼前方にある	这似乎是在船尾塔楼前部的一个机房开口。
48	油槽内は10メー	油箱内部的结构像一系列相连的隔间，大约10米见方。
49	油槽内はほとんど	罐子里几乎是一片漆黑，如果我们不小心的话，可能会被甩在后面而迷路。我很想摘下面罩，吸入天花板上积聚的空气，估计是潜水员呼出的，但我不确定这种气体是否安全，所以我决定不这样做。
50	船橋樓と船尾樓を	连接船桥塔和船尾塔的通道上有一条猫道。
	船尾樓付近のブル	靠近船尾塔楼的船体是圆形的，像一个不简单的1TL。
	船尾樓付近に長方	一个带有圆角的长方形油箱开口位于船尾附近。留有一个梯子，以便在空的时候可以清洗内部。最初，有一个盖子，上面有一个油口和一个拧着的测量窗口。
	船体中央付近には	德里克-波斯特仍然在靠近船体中心的位置。
	バルブのようにも	看起来像一个阀门。无法判断它是否是供油阀，因为它靠近机房开口。
	船尾樓付近の船内	船上靠近船尾塔的一个辘轳卷轴。
	油槽船内。ガイド	在一艘油轮内。导游正指着他说的一只海龟的骨头，这只海龟在里面游荡并死亡。
51	太栄丸はどこ？	太荣丸在哪里？
	古写真は1944	这张老照片似乎是2TL Taisei-maru号在1944年9月24日科隆空袭期间拍摄的。左上方显示的是桑加岛的西南端，下面是柯蒂斯SB2C直升机，奥林匹亚丸号靠近右上方，在奥林匹亚丸号和太荣丸号之间行驶的小船可能是一艘专门建造的追潜艇。曾经被称为太荣丸的沉船现在已经被改名为冲绳丸，但是太荣丸去了哪里？如果它在战后没有被拆除，它可能仍来自美国战略轰炸调查文件，与1TL的区别在于德里克哨所的位置，以及桥塔很小，没有到达左右舷的事实。
52	上甲板に立つデリック	德里克-波斯特站在上层甲板上。
53	竣工当時と思われ	奥林匹亚丸完工时的样子，烟囱上有三菱的标志。井架吊杆的顶端固定在站在船头一侧的上甲板上的方形通风管上（海洋科学博物馆收藏）。
	三菱造船長崎造船	奥林匹亚丸是一艘在三菱造船厂建造的货船，由三菱公司和后来的三菱重工株式会社运营。她于1941年7月21日在陆军服役，并被改装成一艘航空母舰，用于检查、维护和修理飞机。前方第一至第三舱的第二层甲板被用作飞机维修等的工厂，而第五至第六舱的第二层甲板和第二至第三舱被用作生活区，并由10月25日组建的第18舰航空队负责运营。
	太平洋戦争開始時	太平洋战争开始时，奥林匹亚丸在西贡的一个螺旋桨断裂，但在一个机械厂匆匆修复，并支持马来地区的行动。之后，她在巴伦邦和爪哇支持空中行动，并以新加坡为基地，活跃在东南亚地区，于1944年7月进入马尼拉。
	丸に「大」と読め	由三石质耐火砖制成的砖块上印有一圈“大”字的印记，而方形和八角形的砖块则收集在上层甲板上。它们可能是水上区域的瓷砖，因为当该船被改装成航空器时，军官宿舍和厕所被安装在上甲板上。这些砖块可能被用于锅炉或其他设备或设置材料。
54	丸みを帯びた船尾	圆润的船尾。
	船尾付近には丸い	船尾附近有圆形和方形的基座。不清楚它们是机枪基座还是原始结构。
	デリックのワイヤ	卷取德里克钢丝绳的绞盘的残骸。它被发现在上层甲板靠近德里克岗的地方。
55	船尾樓付近。ロード	靠近船尾的房间。船尾室，绳子还留在那里，是通过这个入口进入的。
	第6倉口と船尾樓	6号船舱和船尾塔楼的景色。两个德里克柱子站在后甲板上。
56	骨組みのみだが！	舰首的炮位安装了一门10厘米的旋转炮，虽然只看到框架，但保存完好。在舰尾，安装了一门88式7.5厘米野战高角度炮，并配有底座管。
	左舷側から見たお	从左舷看奥林匹亚丸的舰首。炮塔在船头。
	ソロモン諸島に残	剩余的88式7.5厘米野战高角度炮在所罗门群岛。
	動力用の補助効な	在船舱里留下了一个蒸汽锅炉，尽管我不知道它是用于动力的辅助罐还是用于机床。它可能被用于船舶后期的日常生活，那里主要被用作住宅区。
57	船首側の上甲板で	位于船头一侧上甲板的第一和第二舱口之间的长方形通风管从根部断裂，向第一舱口翻倒。通风管也被用作航行时固定井架吊杆顶端的平台，所以它有一种三角形的框架连接在上面，这可以在该船完工时拍摄的照片中看到。
	船首側の倒れた通	船头一侧倒塌的通风装置的俯视图。
	おりんぴあ丸で見	在奥林匹亚丸发现的灰姑娘裸子植物。
	船尾側の上甲板で	船尾上层甲板的第五和第六舱之间的通风管仍在原位。
58	船橋樓後ろの第5	从桥塔后面的第五个舱口往下看第二层甲板。在大多数货船上，有一个同样大小的洞将船舱口和船舱底部连接起来，但奥林匹亚丸在第二层甲板上有一个比船舱口更小的洞，通向船舱。
	第5倉口から下り	从第五个仓库入口下来，我们看了看第二层甲板。
59	船首樓の内部。船	船头塔的内部。在船头和船尾塔内，有许多绳索，似乎是用来停泊的。
	第2船倉内にはド	一些鼓被留在第二舱。
60	船倉内から倉口を	从船舱内看。
61	モラザン時代の写	莫拉桑时代的照片和水线船身图。它现在是以俯卧姿势沉没的。
	モラザンと越海丸	莫拉桑和埃克凯丸
	イギリスのリバブ	Ekkai-maru号在英国利物浦建造，于1908年完工，最初被命名为Manco。她是一艘以煤为燃料的蒸汽机客船，在第一次世界大战期间被皇家海军使用。船东改为美国，名字改为莫拉桑，锅炉也由煤改为。这艘船的船东改为美国，名字改为莫拉桑，锅炉也从煤改为油。1941年12月8日，在太平洋战争开始的时候，莫拉桑号在上海被日本海军俘虏，并作为日本会社所属的Ekkai-maru到达朝鲜和日本海之间的航线。
	1944年8月1	1944年8月12日，她成为陆军分红舰，8月17日，她装载了500吨煤作压舱物，约300吨军事装备和2300名粮食部队，8月19日离开莫吉，加入米里15号石油船队前往婆罗洲的米里；9月3日，她连接高雄和马尼拉，加入多摩25号船队，其中包括一个坦克师。离开高雄，9月12日在圣费尔南多解除部队，约1500名部队从柴纳丸转移；9月18日抵达马尼拉，9月21日在马尼拉被轰炸，9月24日在科隆湾被炸沉；9月18日抵达马尼拉，9月21日在马尼拉被轰炸，9月24日在科隆湾被炸沉。
	中央アメリカの英	以中美洲英雄和总统弗朗西斯科·莫拉桑（Francisco Morazan）的名字命名，这个船坞曾经储存了中美洲的石油和洪都拉斯的香蕉。
62	機関室には円筒形	一个圆柱形的苏格兰式锅炉仍然在机房里。它包含一个燃烧燃料的火室和许多烟管，燃烧气体通过烟管传递热量，使锅炉中的水沸腾，产生蒸汽。这是一种在日本海军舰艇上不常见的锅炉形式，因为大多数都是三鼓式水管锅炉。下一页的空洞会不会是锅炉的火室？
	参考例として、1	作为一个参考例子，日立丸公司在1898年完成了一个苏格兰式锅炉。
64	船橋付近。このべ	船桥附近。本页和下页底部的照片都旋转了90度。
	船倉内。手前には	舱内。前景中可以看到一个梯子。
	前甲板のデリック	德里克在前甲板上；能见度很低，我们几乎无法看清船外的其他结构是什么。
	船倉内から見上げ	从船舱内往上看。上层甲板上有几个大洞。
66	後甲板の第5と第	后甲板上第五和第六舱之间的长桅杆和左右两边的德里克柱，通过将钢丝绳穿过桅杆顶端的支腿来支撑井架吊杆。前甲板上的那个也幸存了下来。
67	戦時標準船1A型	和平时期的標準设计船（NITTAI MARU）是战时標準船1A型的基础。1A型的实际桥塔略有不同，其上部为凸形。
	戦時標準船1A型	战时標準船1A Kyokuzan-maru
	第一次戦時標準船	在第一次世界大战的标准船只中，有两种可以补充海外物资的长距离远洋货船。1A型和1B型。总吨位为6400吨的1A型是为陆军设计的，陆军喜欢大型船只，强调运输效率，而总吨位为4500吨的1B型则是海军的首选，强调避免潜艇的雷暴和损害分配。Kyokuzan-maru被认为是川南工业公司建造的第一艘船，该公司负责生产1A型。
	1943年7月1	1943年7月19日，她成为海军指定的船只，在日本运输国内货物和从海南岛运输铁矿石等。在1944年5月8日被陆军委托后，她去了菲律宾，1944年10月2日在那被轰炸，在布苏安加岛北部的迪马兰塔岛附近沉没。
	旭丸山を見るには	要想看到Kyokuzan-maru，你可以与科隆镇的潜水商店协商，把它加到你的儒艮旅游中，或者你可以和两个或更多的人一起报名参加附属布苏安加岛北侧El Rio Y Mar度假酒店的儒艮潜水中心，或者为一个人的两条儒艮付费。你也可以为两只儒艮付费。

	前甲板の第2、第3船室	在前甲板的第二和第三船室之间有一个龙门式的德里克柱；后甲板上的那个也是现存的。
68	船尾樓の左舷側を	船尾塔的左舷视图。
	船尾樓の右舷側を	船尾塔的右舷视图。楼梯和坠落障碍物保存完好。
	船尾樓甲板に取り	一个七边形的高度炮位安装在船尾甲板上。两门高角度炮安装在舰首。
69	凸のような形をし	导航桥是凸形桥塔的前顶，只是一个框架。前景是舵手室，照片的左上角是海图室。再上面的小罗盘桥已经消失了。
	船橋樓中央にあつ	桥中央的烟囱从根部断裂，滚落下来，在桥顶留下一个圆洞。
	煙突の後ろに4つ	位于烟肉后面的四个吻型通风烟囱。底部仍然保留着。
70	船橋樓で航海船橋	桥塔内导航桥下的端船甲板。虽然有一个无线电电报室和船长室，但墙壁被破坏了，通道被认为也被整合到了建筑中。
	端艇甲板の下とな	在舰桥甲板的后侧有一个厨房，它在末端船甲板的下面，在炉子上留有一个放锅的洞。
	後左舷で船橋前の	左舷，在舰桥前，通往二楼的楼梯仍在。
71	後甲板の第5船倉	后甲板上的第五舱。它被第二层甲板的货舱和更下面的货舱分为两层。前甲板上的第二和第三货舱与后甲板上的第四和第五货舱是相连的。
	崩壊した機械か何	坍塌的机器或其他东西。船舱里有很多轮胎和瓶子等遗迹，可能是因为布苏安加岛北部是一个潜水员稀少的地方。
72	船首を見上げる。	抬头看看船头。
73	漁業監視船時代の	渔业监测船时代的辉海丸。
	駆潜艇は沿岸や港	追潜舰在沿海地区和港口巡逻，以防止敌人的潜艇进入，并配备反潜声纳和水雷，进行反潜扫荡。在太平洋战争中，渔船和其他船只被征用，并被改装成有特殊装备的潜艇追击艇，也被用于舰队护航。
	照風丸は日本統治	Terukaze=maru是日本占领时期的韩国远洋渔业监视船，1936年8月20日完工，总吨位257吨，1943年1月1日成为属于舞鹤镇的特殊追潜舰，并被分配到第三南方舰队，负责菲律宾。1944年8月，她在菲律宾棉兰老岛的三宝颜，在103号巡逻艇的指挥下，进行反潜扫荡，并护送油轮知床号和铃木号往返宿雾、邦高、塔威塔威、马尼拉等地。9月，她在马尼拉、宿务、马巴斯特岛西海岸的瞭望湾等地为舰队护航。
	10月25日に「	10月25日，一份通知到达，称“103号巡逻艇和Terukaze=maru应前往科隆湾，在总指挥的指挥下参与科隆湾的反潜巡逻，并应准备长期行动和出发，应安排科隆湾的荒野守望者缺乏口粮的问题”。27日，Terukaze=maru在班达罗特扬以南被12挺格鲁曼机枪击中（地点不详），4人死亡，6人重伤，罗盘和无线电被毁。指南针和无线电的损坏使她无法单独航行，除非是在宽阔的海面上。她不得不调转船头，驶向马尼拉进行维修。
	28日には、「照	28日，Terukaze=maru收到命令：“Terukaze=maru，103号巡逻艇应转向科隆湾并在那里警戒”，103号巡逻艇进一步接到命令：“救援在N12-53, E121.35处搁浅的风号潜艇”，而Terukaze=maru被命令“在科隆湾保持警戒，等待进一步通知”。辉发丸后来的下落不明，但她在11月4日科隆湾坦格岛东北的一次空袭中被击沉。
	また、「伊良湖は	还有诸如“10月21日Irako沉没”的说法，这表明可能就是在这一天，Irako在9月24日的空袭中被大火严重损坏后完全被淹没。
	船首付近に係留口	在船头附近有一个整流罩，以防止损坏停泊绳。
	上から見た船首。	从上面看船头。上一页的照片也显示了船头向上看的情况。
74	上甲板から上の構	靠近舵手室，舵手室是上层甲板上方结构的最前端部分。可能二楼已经坍塌了。
	船尾側の上甲板か	当人们从船尾的上甲板进入船舱时，舷窗的痕迹也保存得很好。
	煙突は残されてい	烟囱被留在原地。
	上甲板の左舷にあ	位于上层甲板左舷的走廊。
75	第2甲板は柱があ	第二层甲板是一个很大的空间，尽管有柱子。照片上显示的是船头一侧的房间，有人告诉我，从地板上伸出来的、略高于照片中央的物体是一个潜望镜，但由于非潜水艇上不应该有这样的物体，它可能是一个与转向有关的物体。
	右舷側にあつた部	在右舷的一个房间。它可能是一个烹饪区。
76	上下写真は崩壊が	上方和下方的照片显示了船尾的塌陷情况。中间的照片是左舷。
77-79	ルソン・ガンボー	芦淞号炮艇是乌鲁普-马鲁号吗？
	コロンのダイビン	科隆的一个潜水点叫Lusong Gunboat。Lusong Gunboat的Lusong岛是科隆的Busuang岛以南的一个小岛，而不是菲律宾首都马尼拉所在的吕宋岛。处于高级崩溃状态的船舶残骸以珊瑚礁的形式存在，似乎珊瑚礁潜水包括船舶残骸作为额外的内容。由于珊瑚礁的深度较浅，一个汽缸可以带你绕着珊瑚礁整整60分钟，你可以和躲在附着在沉船上的海葵里的小丑鱼玩耍。浅浅的海水使它们从海上就能看到，可以通过浮潜或裸潜看到它们，一些课程还包括在岛上的游船中。
	このルソン・ガン	对这艘芦淞炮艇的研究发现，1944年10月31日，在大约相同的地点，有一艘名为Urup=maru的特殊追潜艇沉没。它是农林部渔业局的海洋动物保护和监视船，负责保护千岛群岛中部的海獭和毛皮海豹，监测偷猎行为，并操作补给品与各个岛屿沟通。
	1944年2月1	1944年2月1日，她成为横须贺镇守府管辖下的特别追潜舰，并被派往帕劳地区作为第30地面部队执行防卫任务。7月18日，在中太平洋地区舰队解散后，第30号地面追击舰被编入第三南方舰队，在菲律宾执行护航任务。10月28日，马尼拉的乌鲁普-马鲁“迅速转向科隆湾，在安置了吕宋岛上守卫的一名荒岛守望者后，护送停泊在那里的京多丸号返回马尼拉”。31日10时30分，“乌鲁普丸”抵达科隆湾的吕宋岛，10时50分开始与荒岛守望者联系，并开始接收他；11时，在右侧80度，距离3000米，高度1500米，“乌鲁普丸”向吕宋岛西南方向发射。合并的（也许是B24？）发现一架飞机前往北侧，并进入战斗状态；上午11时25分，完成了对Irako观察员的安置，11时38分，在吕宋岛以南84米处的一座山上，以150度的角度躲避，距离海岸线500米；下午12时50分，开始交战，观察到敌机两个发动机起火；12时50分，观察到飞机的一个发动机起火；11时30分，发现敌机的一个发动机起火。敌机投下了六枚炸弹，一发近距离炮弹损坏了右舷机房区域，淹没了机房，使之无法航行。12点55分，该船以4°角向左倾斜被淹没，有的到达了上层甲板；13点，开始清除机密文件和移除剩余军械，15点，所有船员被疏散到吕宋岛。19:00，船舶向左舷倾斜15度，被水淹没并到达上层甲板，恢复的希望不大。11月1日，日期改变，船员们完成了焚烧机密文件的工作，并在上午8点返回马尼拉，分成萨马13号护航船队，从婆罗洲的美里出发，包括26号海防船。Irako有5人伤亡，2人受轻伤。
	沈没地点はルソン	由于沉没地点与芦淞炮艇的位置比较接近，而且与该船沉没时左舷斜向下的事实一致，因此芦淞炮艇极有可能是乌鲁普丸号。然而，通过观察船体似乎很难直接确认这一点，因为船体塌陷的时间太长，无法真正下潜。
	得撫丸の戦闘詳報	乌鲁普丸的战斗报告中的沉没地点。这个位置与现在沉没的吕宋号炮艇的位置很接近，并且与左舷的位置一致。
	中部千島の海上を	农林水产部渔业局时期的乌鲁普丸，在中千岛群岛的水域上行驶。
	船首近くの構造。	船头附近的结构。上层甲板几乎只有一个骨架。
	しっかりした構造	一个我认为可能是围绕着引擎室区域的结构，还有一个坚实的结构。
	水線下で搖れを抑	它是为了减少水线以下的摇晃而采用的舱底龙骨吗？
	このページは船室	这一页显示了机舱的前部视图。
80	スケルトンレック	骷髅残骸(Skeleton Wreck)
	コロンで最も謎多	科隆岛上最神秘的船是沉在科隆岛西侧的骷髅残骸。这艘25米长的船的船头，沉在水面以下5到22米之间，从水面上可以看到，也可以潜入水中。据说这是一艘在空袭中沉没的日本补给船，但据我们那天参加跳岛游的导游说，这是一艘1942年沉没的中华民国的船，所以我们不知道什么是正确的。跳岛旅游团或私人船只很容易到此一游，许多人在闪闪发光这里也是一个可以和无数鱼儿玩耍的地方。
	無数の魚と戯れる	
81	竣工当初と思われ	Kogyo=maru，据信是在完成时。
	給兵船興業丸	小京丸
	1938年に浦賀	Kogyo=maru是1938年在Uraga船坞建造的一艘大型货船，由Yamashita Kisen Kaisha订购，但在同年晚些时候被交易给Kokusai Kisen Kaisha并卖给Okada=gumi。在被海军委托后，该船在川崎重工的神户船厂被装备成运输士兵。
	現在のミクロネシ	1944年1月11日，她在大崎海岸被美国潜艇Tautog击中，淹没了她的机房和罐房，并使她的左舷倾斜。第46号巡逻艇将她拖去修复损坏的地方。
	1944年8月1	她于1944年8月15日离开门司港，8月25日前往台湾基隆，加入莫塔23号舰队和タマ(TaMa)25号舰队，这两支舰队和奕凯丸一样，于8月25日离开高雄，9月18日抵达马尼拉。和其他舰艇一样，她转移到科隆以避免马尼拉的空袭，在9月24日的空袭中被击沉。
	今回のコロンでの	这次在科隆逗留期间，由于日程安排的变化，我没能在那里潜水，所以没能向大家介绍。由于那里的潜水经常与奥林匹亚丸和埃凯丸结合在一起，这两个地方离得很近，而且它似乎不是一个非常困难的潜水，所以我想寻找下一次机会。
	興業丸の側面と島	小京丸的侧面和鸟瞰图。
82	コロンへのアクセ	通往科隆的通道
	日本からフスアン	从日本到布苏安加没有直达航班，因此必须在首都马尼拉或第二大城市宿务转机。马尼拉国际机场有四个航站楼，航站楼之间的穿梭巴士每30分钟至1小时才有一次，因此旅行时间很短。如果可能的话，最好只使用菲律宾航空公司或宿务太平洋航空公司，它们在同一航站楼提供国际和国内航班的连接。如果你在深夜到达马尼拉，在3号航站楼有一个胶囊酒店，可以在网上预订。每周三有从马尼拉出发的渡轮服务，周五有从布苏安加出发的渡轮服务，但由于过境航班的原因，从马尼拉出发似乎需要更长的时间。
	航空券	机票

	2020年以前	2020年之前，许多LCC从成田和关西飞往马尼拉、宿务和克拉克，票价很低，但今天，日本和菲律宾之间的单程旅行费用约为25000日元。笔者利用宿雾太平洋公司从成田到马尼拉的1日元1比索促销活动，往返票价为14224日元。对于菲律宾国内的航班，笔者在飞行前购买了机票，从马尼拉到塔克洛班的费用约为6000日元，从宿务到布苏安加约为8000日元，从布苏安加到马尼拉约为12000日元。由于前往布苏安加的机票往往比往返马尼拉的机票便宜，因此从日本出发的布苏安加可能会经宿务更便宜。由于菲律宾航空公司与全日空有合作关系，因此可以用全日空的飞行常客里程来发行奖励机票。
	空港から街へ	从机场到城市
	バスアンガ空港か	从布苏安加机场到科隆镇大约需要30分钟的车程。使用Agoda和Expedia等酒店预订网站的留言功能，联系你预订的旅馆，安排专车。即使你没有提前预订，在机场大楼外也有许多汽车司机在等你，你可以找到一辆有空位的汽车，让它把你送到住宿地。费用是单程250比索。车子将是一辆丰田Hiace，你将与其他乘客分享它。
	宿から空港への送	似乎从住宿地到机场的唯一方法是在航班起飞前2小时30分钟左右从住宿地乘坐班车到机场，即使你提前到达，在小机场也没有什么可做的。即使你提前到达，在小机场也没有什么可做的。你可以在机场外的私营餐馆和商店消磨时间，或者在机场的长椅上睡觉。还要注意的是，布苏安加机场只有螺旋桨驱动的飞机到达和离开，所以即使你在网上办理登机手续，你也需要到登机柜台办理。因为他们会在未经你允许的情况下改变你的座位，以适应你的行李和人的重量，所以要和他们协商，把你的座位改成更接近你想要的。
83	ホテルとSIM	酒店和SIM卡
	フィリピンで安宿	在预订菲律宾的廉价住宿时，一定要检查是否有吹风机。可能没有洗发水和肥皂，所以要带一小瓶，或在科隆镇的药店购买。我们这次住的Jazmine's Place有洗衣设施，我们还能借到一个聚乙稀桶来清除潜水设备上的盐。
	フィリピンの携帯	Globe和Smart是菲律宾的手机公司，相当于日本的Docomo和au，所以你应该在马尼拉机场或其他地方购买预付SIM卡。你也可以在日本的泰国AT&T买一个亚洲套餐。当我使用AHAMO的漫游服务时，可以在海外高速通信15天，每月20GB，我能够连接到Globe或Smart进行通信。我能够连接到Globe或Smart，但有时我不得不手动切换到4G，因为我连接的是2G线
	おりんぴあ丸の船	一条狗鱼在奥林匹亚号的船头炮台附近跳舞。
	ダイビングを始め	开始潜水
	ダイビングを行う	要潜水，需要所谓的C卡执照。OW（开放水域潜水员）允许你在水下18米处潜水，AOW（高级开放水域潜水员）允许你在水下30米处潜水。OW需要2天时间，AOW需要2天时间进行事先学习，连续4天才能一起获得。回程航班必须是第二天，以避免减压病。在日本，那霸的价格不高，包括住宿，菲律宾的宿雾也不贵。在布苏安加取得执照比在冲绳要贵，但如果你想有亲身体验，包括实战，在布苏安加取得执照是值得考虑的。
	コロンでダイビン	在科隆潜水
	コロンでの沈船ダ	如果你想在Irako潜水，你需要有一个AOW，并且在一年以上没有空白。
	水中40メートル	在科隆，在沉船中潜水是非常随意的，所以不需要沉船潜水员SP。在科隆不需要，但我认为这对证明你的技能是有用的。
	ショップを探す	寻找商店
	グーグルマップで	在谷歌地图上查看科隆镇周围的区域，并通过输入“wreck dive”进行搜索，一般可以找到潜水商店。如果几天后你没有收到回复，请使用其他通信手段与该店联系。如果你在几天内没有收到回复，请使用其他通信手段，敦促他们与你联系。前一天在商店里走走也是一个好主意。
	ショップを選ぶ	选择商店
	ダイビングショッ	这里有许多潜水店，包括西方人的、菲律宾人的和韩国人的，有些是附属于度假酒店的。许多西方商店是由西方游客经营的，具有与发达国家相同的安全标准，在许多情况下，他们会根据个人的技能调整设备。然而，在下水之前，你应该始终亲自检查设备，以确保其处于良好的工作状态。菲律宾的管理有当地的氛围，有些日子的菲律宾游客比其他日子多。“渗透是失败的开始！”即使你没有经验，这也会是一个令人兴奋的经历，但如果你对自己的技能没有把握，一定要提前让他们知道。
	今回利用した欧米	我们这次使用的西式商店是RDC，由于参与者众多，即使你一个人去，也很容易与技能相似的人或使用富氧空气的人配对。最好是提前两天进行临时预订，因为往往会满员。前一天需要支付1,000比索的预订押金，并且不予退还。该船的巡航速度为每小时18公里。
	フィリピン人経営	菲律宾人开的商店UmaLi是家庭式经营，很友好。可以在前一天预付500比索，并在当天清晨前退房。该船的巡航速度为16公里/小时。去了好几天后，他们很友好，听取了我们对想要潜水的船只的要求，但诸如‘我只想看看船的外观’这样的详细要求却很难得到满足，所以我们似乎不得不和两三个人一起去，或者支付一个人雇佣导游的合理费用。
	料金はどちらのシ	两家店都是三天3瓶，收费4500比索，UmaLi的水下灯要额外收费250比索。一般来说，你只需要用现金支付，并多带些钱，因为自动取款机有时会因为停电或节假日而无法工作。Easy Diving似乎也有一艘快艇，如果你想节省时间，这很好。
	パラワン名産の海	龙虾王提供巴拉望岛著名的海葡萄和龙虾，用大蒜烤制，是菲律宾人的做法。
84	全宽'は'水線宽度'。	
85	コロンの沈没船諸	科隆沉船数据
	「全長」は船の	总长度“是指从船头到船尾的长度，而“垂直线之间的长度”是指从水线尖端到船轴中心的长度。
	「基準排水量」は	标准排水量“表示排水量=满载船只的重量减去燃料和淡水。总吨位”表示民用船只的大小，根据封闭空间的体积计算。在过去，经常提供开放式甲板以减少收费，例如在巴拿马运河。
	伊良湖は9月24	Irako在9月24日的空袭中被严重损坏和烧毁，并在10月21日或之后沉没。
	「船首の角度」は	船头的角度表示沉没时船头的方向。Urup-maru的船尾是浅水，船头是深水；Terukze-maru的船头是深水，船尾是浅水。
86	夜は沈船のクラフ	我们将用沉船上的精酿啤酒来庆祝这个夜晚！
	ダイビングで沈船	经过一天的潜水和享受沉船，你也想享受科隆夜的夜晚。为此，您可以前往科隆啤酒屋(The Brewhouse Coron)，在那里您可以品尝到以沉船命名的手工啤酒，如Irako、Akitsushima、Olympia-maru和Okikawa-maru。挤满了当地菲律宾人和西方游客的啤酒吧很宽敞，有柜台和桌子座位，你可以听着现场音乐度过一个热带度假风格的夜晚。Akitsushima是一种白啤酒，有香蕉味，甜而清爽。印度淡色啤酒，Irako，有柑橘味，没有什么苦味，也许是由于酒花含量低。
	India Pa	印度淡色啤酒‘Irako’。食品供应船的真正味道。
	バイエルン地方で	Akitsushima已成为巴伐利亚地区流行的白啤酒。
	クラフトビールの	精酿啤酒菜单列表。你可以感受到大师对细节的关注。
	コロンタウンの食	科隆镇的食品情况
	Organiko	主街上的Organiko餐厅有很多菲律宾食品，价格合理，我几乎每天都去那里。隔壁的Burp Seafood的海鲜卡雷卡雷也很不错。龙虾王，在城郊，从水箱里拿龙虾和泥蟹，外国游客很少。港口附近还有一家卡拉OK餐厅，你可以从预先准备好的大众配菜中选择，快餐选择包括麦当劳和Andok's，一家大型菲律宾餐厅。由海外华商经营的超市也很方便。
87	編集後記	编后语
	コロンに滞在して	在科隆逗留期间，我经常听到“Japanese”这个词，也经常通过沉船的名字看到日本人：科隆湾沉没的日本船很多，吸引了世界各地的游客前来寻找。尽管如此，我对在科隆没有看到一个日本人感到非常难过，这也是我创作这本书的一大动力，因为我想让人们科隆是个什么样的地方感兴趣，哪怕只是一点点。我希望它也能传达出在科隆逗留的感觉，因为我一开始到达布苏安加机场时，根本不知道该做什么。
	今回の旅は、空港	这次旅行充满了问题，包括不小心在机场胶囊酒店订错了女性房间，以及我们一到马尼拉就不得不睡在一张空的按摩床上。在潜水过程中，我们遇到了诸如口罩脱落、忘记打开气瓶阀门、灯的电池耗尽等问题。我亲身体会到，不要觉得自己是个客人，即使是在度假村的趣味潜水，也要对自己的设备做最后的检查，并把教练认作自己的“伙伴”，尽一切努力安全潜水，这一点非常重要。
	ダイビングの経験	虽然我几乎是个业余爱好者，7天共潜了19次，但5天共潜了14次，还有一天的环岛游，成功拿到了除遥远的南进丸之外的所有沉船的潜水行程，最后看到了除小京丸之外的9艘主要沉船。顺便说一下，儒艮的水深只有2米，在潜水取消之前，我们只从海上看到过四次；我们很幸运，因为京九丸丸被增加到两次潜水，但这些生物比沉船更难看到，如果你潜水，总能看到。据说儒艮80%的时间都能从海上看到，但你必须幸运地看到它们并游泳并拍下照片。
	最後に、日本では	最后，我要感谢Allan Umali的商店向我们展示了沉船内的世界，这是我们在日本无法体验到的，为期4天。我还要感谢RDC向我们展示了Akitsushima。
	BRUP SEA	来自BRUP SEAFOOD的海鲜Karekare，是一种甜的花生和椰子炖品，富含泥蟹和蔬菜。
	滞在した星2宿の	Jazmine's Place，我们住的是一家2星级旅馆。4人以下的房间每晚约3000日元。浴室设施只有肥皂，没有吹风机。淋浴用的热水出得相当快。你可以在阳台上晾晒你的泳衣等。有三份免费早餐可供选择，还有一份需要额外收费。
	※執筆時点で1フ	*在撰写本文时，1菲律宾比索 (PHP) = 2.5 日元 = 0.018 美元。