

	日文	中文
3	フィリピン最後の	菲律賓最後一個未開發的地區
	フィリピン南西部	巴拉望群島位於菲律賓西南部，被稱為菲律賓最後一個未開發的地區。它是一個神秘的熱帶天堂，有碧綠的海水，白色的沙灘，以及由珊瑚礁衍生的石灰岩懸崖，水面上的岩石彷彿因為海浪而使整個島嶼漂浮。位於巴拉望群島北部的卡拉米亞群島有許多在太平洋戰爭中沉沒的船隻，科隆已成為世界十大潛水勝地之一，吸引了世界各地的遊客來尋找這些沉船。
	コロン島の断崖や	科隆島的懸崖和翠綠的海水。科隆島位於布蘇安加島的東南方，那裡有機場和科隆鎮，科隆灣延伸到該島的西部。
	太平洋戦争とタイ	太平洋戰爭與菲律賓
1941年12月		太平洋戰爭以1941年12月8日（日本標準時間）對珍珠港的襲擊開始。佔領東南亞，南部資源區，日本陸軍和海軍最初繼續快速推進。然而，日本在1942年6月的中途島戰役中失利，在所羅門群島上空的攻防戰中與盟軍的地位發生了逆轉。1944年6月馬里納群島戰役失敗後，日本帝國海軍的航母特遣部隊被摧毀，使得決定性的艦隊戰不可能發生。塞班島是保衛大陸和繼續戰爭所必需的絕對防禦區的一部分，它的喪失使盟軍能夠對日本本土發動空襲。收回被日本佔領的前美國殖民地—菲律賓，也成為一種可能。菲律賓位於日本和南部資源區之間，是確保運輸石油和其他資源的海上通道的重要基地，如果菲律賓被奪回，戰爭的繼續和國民經濟將受到很大影響。
	資源輸送と海上護	資源運輸和海上護送
	戦前の日本海軍は	戰前的日本海軍並不打算佔領大片地區，在保護遠程商業方面也不積極。當戰爭爆發後的行動立即結束時，第一和第二海軍陸戰隊護衛小組於1942年4月成立，作為一個船舶保護組織。然而，海上護航船隊都是航程低、反潛和防空能力差的老式船隻，雖然當時盟軍潛艇的攻擊很少，但貿易保護體系並沒有得到改善。1943年春，新的海防船和戰時標準油輪相繼服役，從1943年7月開始，台灣基隆港和高雄港 1943年7月，希氏艦隊成立，從荷屬印度群島（印度尼西亞）向日本運輸石油，通過台灣的基隆、高雄、馬尼拉和其他港口將門司與昭南（新加坡）連接起來。表現較差的船隻無法加入「ヒ號船團(Hi艦隊)」（‘ヒ’是‘菲律賓’），從1944年4月起加入「ミ號船團」(Mi艦隊)（‘ミ’是‘Miri’），從日本附近的婆羅洲美里運輸。提供海上護航的資源船隊開始運作；從1944年7月起，一些增援部隊被運往保衛菲律賓，迎接莫吉-馬尼拉，有時與資源船隊一起工作；從1943年左右開始，潛艇的魚雷攻擊增加，塞班島 塞班島淪陷後，菲律賓周圍地區遭到了航母特遣部隊的空襲，許多護航船隊損失了大量船隻，不僅是運輸船，還有護航船。
	北から南を見下ろ	從北方向南看，1945年的馬尼拉灣，在1944年11月的一次空襲中，輕巡洋艦“木曾”號、驅逐艦“衝波”號、“初春”號和“秋霜”號都相繼在這裡失事。與馬尼拉有關的遊戲內限時活動將於2020年春季舉行。
6	1930年頃の力	大約在1930年，卡威特海軍基地。一架水上飛機類型的沃特O2U Corsair正在飛行。在照片的後面可以看到Sanglay Point，有三個無線電塔和一個水上飛機停機坪。它目前由菲律賓海軍使用。似乎有兩家公司曾經經營過從馬尼拉到卡維特的渡輪服務，但這兩家公司很可能已經停業，無法到達卡維特。
	634空の瑞雲を	海軍第634航空隊的瑞雲號全尺寸模型。
	ブサンガ島から	從飛機內拍攝的卡維特方向，從布蘇安加島到馬尼拉。分為兩半的半島清晰可見。
	1945年1月2	摘自《日本新聞》第243期，1945年1月25日，第634海軍航空中隊的水上飛機偵察和轟炸機Zuiun從卡維特空軍基地Sanglay Point的水上飛機停機坪入水；在今天的Sanglay Point仍然可以看到該停機坪的遺跡。
	マニラ湾と空襲	馬尼拉灣仍然是菲律賓的首都。美國海軍亞洲艦隊總部曾位於馬尼拉灣沿岸的卡維特，馬尼拉灣一直延伸到馬尼拉西部，馬尼拉周圍建有機場以保衛馬尼拉灣。科雷吉多島（Corregidor Island）位於馬尼拉灣的入口處，太平洋戰爭爆發後，日本和美國在這裡進行了大約六個月的攻勢。馬尼拉是運輸資源的中轉站和菲律賓增援的基地，在塞班島失守後，馬尼拉開始暴露在美國的空襲之下，許多海軍艦艇和運輸船在1944年9月底和11月中旬的大規模空襲中損失，直到戰後被吊裝和拆除，它們一直留在那裡。
	現在もフィリピン	順便提一下，卡維特北部的桑萊點也是建造斜坡的地方，以便將無線電訊站和水上飛機從陸地降到海上，日本佔領後，第634海軍航空中隊在這裡前進，並在這裡拍攝了雙座水上信號和轟炸機“Zuiun”的飛行片段。
7	コロン湾空襲	科隆灣空襲
	9月21、22日	為了躲避9月21日和22日發生的對馬尼拉的大規模空襲，部分船隻被疏散到馬尼拉灣西南約300公里處的科隆。科隆被認為是一個安全的錨地，在菲律賓以東的太平洋上作業的航母艦載機無法到達。然而，儘管不清楚他們是在空中偵察還是攔截通訊，但主要來自埃塞克斯級航空母艦“大黃蜂”號的戰鬥機“格魯曼F6F地獄貓”和轟炸機“柯蒂斯SB2C直升機”於9月21日襲擊了科隆島，9月24日上午襲擊了科隆。當天被攻擊的船隻分佈為：宿務60艘，萊加斯皮20艘，布蘭19艘，塔克洛班數量不詳，科隆70艘。超過10艘船隻停泊在科隆，以避免馬尼拉的空襲，許多船隻被空襲和機槍掃射擊沉。他們中的許多人至今仍沉沒在海底。
	9月下旬の空襲で	在9月下旬的空襲中，馬尼拉、聖克魯斯、科隆、宿務和其他地區的船隻遭受了廣泛的損害，損失了許多人員、彈藥和防禦材料。特別是運輸約30,000噸將在馬尼拉積存的重油的Kamoi艦隊（Kamoi, Kyokuto=maru和Okikawa=maru），於9月20日抵達馬尼拉，等待卸貨。24日，Okikawa=maru在科隆沉沒，Kamoi也在中間受損，導致大部分重油損失。這些重油是在萊特島戰役（Operation Shō-ichi-go）期間為大號戰列艦和第一游擊隊的其他船隻準備的燃料。莊一行動制定時，盟軍艦隊分紅的14艘油輪已經減少到只有6艘，經過日本帝國陸軍和海軍的激烈討論，6艘民船由陸軍提供。經過陸軍和海軍之間的激烈討論，陸軍提供了6艘民用船隻。船隻損壞的增加使得南方資源向內1944年9月28日的報告。水上飛機母艦秋津島號和奧林匹亞丸號以及其他三艘船被擊沉。請注意，地圖右上方的明多羅島實際上離得更遠。
	1944年9月2	卡莫伊號油輪的艱苦戰鬥
	給油艦神威の奮戦	卡莫伊號是一艘美國製造的油輪，被改裝成水上飛機母艦，然後又被改裝成油輪，它的戰鬥報告對科隆島的空襲作了說明。9月21日，卡莫伊在美國海軍航母特遣部隊（第38特遣部隊）的空襲中輕微受損。9月23日上午，馬尼拉地區發布了空襲警報，由於在科隆地區觀察到了不明的敵方和友方飛機，因此發出了嚴格的防空警報。
	アメリカ製の給油	然後，在9月24日上午8點51分，在左30度觀察到約60架飛機組成的大型編隊，機首在0度，並置於防空作戰位置；上午8點54分，減速，敵機7號從左30度接近，8點57分敵機右轉接近；上午9點0分，13架飛機最終從右15度接近Kamoi，因此在9點01分 上午9點03分，一架飛機被擊落，前左舷被一枚近距離炸彈擊中；上午9點04分，敵機5號從右側90度俯衝下來，接近Kamoi，以機槍對該艦各部位進行多次掃射；一枚炸彈在前右舷甲板上造成一個5米的洞，輕油庫發生火災；上午9點04分，敵機5號從右側90度俯衝下來，接近Kamoi。開始澆火。在此期間有一架飛機被擊落，但戰鬥結果未定；9點16分，一艘內部火船起火，9點21分被撲滅；9點22分，輕油庫的火被撲滅，但之前有兩枚炸彈被投到船尾，由於後方的近距離射擊，導致後方應急倉附近起火；9點23分，舵手室準備出發，舵手室被 上午9點31分，該船起锚離港；上午9點35分，應急輪附近的火被撲滅；上午10點05分，指揮官辦公室起火，10點10分被撲滅；下午10點04分，火被撲滅；下午9點05分，火被撲滅。此後，該艦被疏散，沒有受到任何損害；上午11點25分，該艦轉入2號巡邏部署；下午13點，該艦轉入3號巡邏部署，Kamoi的戰鬥結束了。
	そして、9月24	雖然錦織主成功地擊落了兩架以上的飛機，但右舷前上甲板發生了一個5米的破口，破壞了輕油庫和3號重油庫之間的隔板，外板水線以下的一個小破口使海水進入3號重油庫。16人陣亡，9人受重傷，25人受輕傷。船長、領航員、輪機長和總會計師也受了傷。無獨有偶，Kamoi隨後在9月27日返回馬尼拉的途中被Bonefish號潛艇的閃電擊中，點燃了她的燃料油。前甲板、上甲板、艙橋附近和船尾上甲板都發生了大火，使該船失事，但大火被成功撲滅，該船抵達馬尼拉，最終返回日本進行維修。
	神威は2機以上を	在前往科隆島卡揚甘湖的路上，觀察站。據說卡揚甘湖是亞洲最清澈的湖。
8	コロン島でアジア	1944年11月在日本橫須賀拍攝的Kamoi，由吳市海洋歷史和科學博物館收藏。右舷的破洞是她在馬尼拉灣外被兩枚魚雷擊中時留下的。
9	レイテに突入する	進入萊特島。
	TVアニメ『艦』	電視動畫片《『艦これ』いつかあの海で》的前三集描述了萊特島戰役，該戰役發生在1944年10月底，發起了“捷一號”行動，打擊登陸萊特島的美國軍隊。日本帝國海軍幾乎所有的剩餘兵力都被部署在“捷一號”行動中，而由慢速戰艦“扶桑”號和“山城”號率領的西村艦隊被用作影片中艦娘重耳等人進入萊特島的圖案。影片中對出航點、文萊夜幕和蘇里高海峽的描繪幾乎與現實世界一樣，對敵人深海艦艇等待的萊特灣周圍地區也有清晰的描繪。塔克洛班機場是美國和日本在麥克阿瑟登陸點附近交戰的地方，現在仍有許多商業飛機在此飛行，當我從馬尼拉到塔克洛班的航線上，我可以看到與船的背景幾乎一樣的風景。
	捷一号作戦とコロ	順便提一下，科隆在“捷一號”行動期間仍被用作錨地，作為補給、維修和疏散的場所。第二游擊隊的志摩艦隊在重巡洋艦“那智”號和“足柄”號的帶領下，於10月23日抵達科隆灣以南的克里昂錨地。然而，由於沒有補給船，輕巡洋艦阿武隈號和驅逐艦護衛號從那智號上加油，第7驅逐艦群的明野號和灰原號上加油，並在第二天凌晨2點離港，與西村艦隊會合 第二天凌晨2點出發，與西村艦隊會合。栗田艦隊由第一游擊隊的主力戰艦“大和”號率領，原計劃在10月25日薩馬島戰役結束後返回萊特灣前在科隆島加油，但為了避免空襲而取消了停靠，經過巴拉望島南部，前往文萊。在10月24日栗田的艦隊遇到的錫布延海戰中，重巡洋艦“妙高”號被魚雷擊傷，25日被撤到科隆，但27日離開科隆，與驅逐艦“長波”號一起停泊在文萊，作為艦隊撤退後的警告艦。
	ちなみに、捷一号	萊特島之戰地圖。
	レイテ沖海戦地図	1944年4月18日，Akitsushima在淡路島附近進行試航，船頭一側有約35節的大白浪，船尾有約20節的中白浪，以掩蓋其速度，還有奇特的偽裝，如將起重機和煙囪塗成彩色圖案，使敵人的測距儀失靈，如同盲目測試。有一個著名的插曲，在拉包爾的前線，這種偽裝被指出是“濃妝豔抹”。
11	1942年4月1	1942年夏天的8月至11月，Akitsushima在肖特蘭地區的第802海軍航空中隊的2型大艇上進行海試。
	1942年夏8~	一艘兩棲艦，在前沿基地和海上為大型兩棲艦，如97式大艇和2式大艇提供加油、維護和修理服務，進行遠程偵察巡邏。最初，由加油船改裝成水上飛機運輸船的“錦織”號充當這一角色，但由於動力不足，“秋津島”號被新建為專門的5000噸級兩棲飛機運輸船。作為一個移動基地，秋津島號有很高的巡航能力，可以從馬紹爾群島攻擊到夏威夷，它還擁有通訊設施。最初的設計要求在船尾有一個斜坡來提升兩棲艦，但這被證明是困難的，所以在船尾安裝了一個35噸的電動起重機來提升和收放兩棲艦。安裝起重機的船尾桅杆的頂部將是一個航空（天線）塔，使其達到30米高。起重機和後桅杆成為“昭昭島”號的象徵性設備。Akitsushima號被設計用來進行兩棲動物的維護和修理工作，並不打算帶著兩棲動物在船上航行。當裝載時，船體明顯傾斜。
	長距離の偵察哨戒	秋津島軍艦的旗幟保存在舞鶴的海軍紀念館。
12	舞鶴の海軍記念館	二式大艇の底面は
		2型大艇的底部與基座的形狀一致。

在1944年3月底對帕勞的一次空襲中失去了明石號，秋津島被改裝成了一艘飛船。與從門司到新加坡的Hi-75艦隊混合在一起，Akitsushima號將駛向馬尼拉。船隊主要由油輪組成，包括秋津島、西貢丸（特別巡洋艦）、淺間丸、雄鳳丸、良榮丸、日榮丸、萬榮丸、あまと丸、東邦丸和せりあ丸。護航部隊包括由客輪改裝的輕型航空母艦“神鷹”號（配備14架艦載攻擊機），第31中隊的驅逐艦“夕月”號和“卯月”號，以及海防艦“三宅”號、“満珠”號和“幹珠”號。船隊於9月8日離開門司港，9月13日抵達臺灣高雄，分離後與各艦會合，並於9月14日離開高雄。9月17日，秋津島號、西貢丸號、卯月號和柚木號脫離船隊，前往馬尼拉，但在18日，西貢丸號在馬尼拉灣口被一艘美國潛艇擊沉。17日與卯月和夕月會合的“秋風”號驅逐艦進行了一次潛艇掃蕩，因此秋津島號獨自抵達馬尼拉；9月21日，在馬尼拉灣發生空襲後，她和補給艦Kamoi號被疏散到科隆。根據Kamoi的戰鬥報告，Akitsushima在一次防空戰鬥中擊落了一架飛機，但在9:01被直接擊中，發生爆炸，最後在9:13沉沒。該艦終於在9點13分沉沒。

1944年3月末

ちなみに、「秋津

現在の秋津洲は左

13 航空機の発達によ

九六式25ミリ機

パラオに現存する

秋津洲の25mm

14 艦体から垂直に伸

秋津洲の後部マス

15 クレーンの拡大。

秋津洲の艦尾の水

16 九四式爆雷投射機

潜水艦との戦闘で

爆雷の参考例とし

17 艦体側面に開いて

18 飛行艇を載せて整

艦内から破孔を見

鹿屋航空基地で保

19 前ページから破孔

上2枚の写真から

21 航空作業甲板(第

時折、配管や台座

24 秋津洲の中央付近

煙突下の甲板室に

第11航空艦隊と

25 橋構造物の後ろに

艦橋構造物の後ろ

27 10、26、27

28-29 秋津洲と逢う

日本とアメリカが

バイクの横に荷台

秋津洲はコロナタ

気温も水温も30

宿に戻って動画を

滞在4日目、この

終盤に差し掛かり

マウスピースが外

ダイブショップの

コロンタウンの観

秋津洲の沈没地点

船上の昼食。カツ

30 艦首寄りの第1倉

31-32 1944年3月3

1941年竣工前

給糧艦伊良湖と艦

順便說一下，Akitsushima指的是本州，日本神話中由Izanagi和Izamami創造的島嶼之一，也可以指日本本身。水上飛機航母“秋津島”號在科隆的損失可能是對日本在菲律賓未來的一種暗示。

今天，Akitsushima號側臥在36米深的左舷，可以看到厚厚的貝殼、珊瑚和海葵的裝扮。船尾桅杆、起重機和前桅杆保存完好，但兩門12.7厘米的雙聯高射砲已經脫落，艦橋結構幾乎完全被毀，或者通過查看照片和視頻無法確定其結構。

隨著飛機的發展，海軍艦艇被要求擁備防空武器，日本帝國海軍在昭和初期從英國維克斯公司引進了雙式40毫米機槍。然而，由於其彈道特性不佳，故障頻發，IJN從法國的Hotchkiss公司購買了製造權，並在1935年左右開始了國內生產，從而形成了96式25毫米機槍。

96式25毫米機槍有三種類型：單聯、雙聯和三聯；1944年3月的秋津島號裝備了六門三聯和三門單聯。安裝在船尾附近的那門被認為已經掉到了海底。此外，下面介紹的“荒島”號補給艦在1944年時安裝了三台三聯吊和兩台雙聯吊。

帕勞現有的25毫米連續機槍。

秋刀魚號的三挺25毫米三聯機槍保存得相對較好，三根槍管清晰可見；截至1944年，船尾機槍架上有一挺25毫米三聯機槍，船尾桅杆附近的右舷和左舷機槍架上有一挺。

船尾的桅杆從船體上垂直延伸，起重機離船頭一側稍近。與潛水員相比，可以看出起重機的大小。

秋津島號的後桅杆和吊車底座。可以看到甲板室的右舷被毀。

鶴的放大圖。由於海水的透明度低，起重機的尖端和末端被縮小，直到中間變厚，才可以看到起重機。

秋刀魚號的船尾不是圓形的，而是一個平坦的橫樑式船尾。它的優點是允許更寬的船尾，在戰爭結束後經常被採用，以減少交貨時間和成本。

94型雷管和裝載平台

與潛艇作戰時使用的94型深水炸彈投射器和裝填平台位於秋津島號的甲板上，在船尾桅杆前面。照片顯示了從上面看到的深水炸彈投射器和裝載平台。一個鼓形雷管被固定在Y型發射器砲管頂部的射箭上，來自點火室的氣體壓力使雷管飛向船的兩邊並進入海中。深度裝藥被放在深度裝藥平台上，並滑下來進行裝藥。

作為雷管的參考例子，保存在吳市第一軍事學院的54型深水炸彈投射器（K砲/K炮）；與Y炮不同的是，Y炮是Y型的，可以在船的兩邊投放，而這個只可以在一邊投放。

在船的側面可以看到開放的舷窗。在上層甲板上，有一個繫船柱，停泊船隻時繩索從這裡穿過，船尾的那個繫船柱上有繩索，供潛水員潛水和上浮。

航空工作甲板，兩棲艇被安裝在這裡進行維護和修理。它被認為是兩棲船的基座，但它可能是魚雷艇的基座，因為秋津島在最後階段被修改為能夠在航空工作甲板上攜帶5艘T-38魚雷艇。由於炸彈造成的一個大洞，甲板的末端已經消失。

抬頭看了看船內的破洞。

將在卡諾亞空軍基地保存的2型大船。

靠近船頭的結構，在上一頁的洞口對面，是旋轉兩棲動物的維修轉盤所在的區域。然而，沒有轉盤的圓形痕跡，只有一個方形結構和似乎是兩棲動物的基座。從這一點上看，靠近船頭的區域是輔助設備儲存區，但幾乎什麼都沒有留下，可能是因為它已經被拆除，為魚雷艇騰出了空間。

從上面的兩張照片來看，進一步朝向船頭的一個盒子狀結構。

我們從空中工作甲板（第2甲板）上的一個洞進入船內，下了兩層樓到第4甲板向船頭走去，然後回到我們進入的第3甲板上的洞。成為機械廠和焊接廠的Akitsushima號，在船內有許多大空間。22-25P的天花板都在左邊，地板在右邊。24P只是第三層甲板，而22、23和25P是第四層甲板的照片。船體被掀翻，使光線像聚光燈一樣從舷窗輕輕照射進來，使船的內部變得生動起來。

雖然不時可以看到一些水管或基座，但無法判斷這個房間有什麼用途。我們能夠從船尾向船頭劃出一條幾乎直線。

這張照片是在靠近“Akitsushima”號的中心位置拍攝的，從船尾看向船頭。在左邊可以看到煙囪下面的甲板室，從照片的右邊可以看到，吸波側板的船身從上層甲板到第二層甲板都是圓形的。在照片的最中間是通往船內的入口。

在煙囪下面的甲板室裡，可以看到一些圓柱形的殘骸。也許它們是煙囪的排氣管。

1942年9月，Akitsushima作為第11航空艦隊的一部分在拉包爾。角度略有不同，但照片是在水下大約相同的位置拍攝的。

位於艦橋結構後面的前桅杆仍然很乾淨。21號雷達曾經被安裝在桅杆的頂部。

在艦橋結構的後面和前桅杆的兩側有一個吊艇（起重機），用於提升和降低9米長的切割器（短船）。

10號、26號和27P號從船的中央（第二層甲板）進入船內，並向艦橋前進。

認識秋津島

在參觀了萊特島的戰爭遺址（日本和美國在那裡進行了激烈的陸上和海上攻勢）後，我們從菲律賓第二大城市宿霧登上了飛機。大約一個半小時後，我們抵達布蘇安加機場，眺望大海，大約80年後的今天，這裡已經恢復了和平。雖然我事先要求住宿的地方來接我，但在機場出口附近沒有人舉著我的名字。我付了250比索，被一輛空車接走在科隆鎮上，背靠摩托車的出租車三輪車來來往往，人們可以看到幾家商店張貼著明天沉船潛水的菜單。在空襲中沉沒的日本船隻的名字被列出來，就像在居酒屋（日本風格的酒吧）中推薦的當天的菜餚一樣。我在Umai潛水中心（一家菲律賓人開的潛水中心）做了預訂，因為我似乎可以在第二天潛水Akitsushima、Okikawa-maru和Ekkai-maru。在我去日本之前，我給一家似乎提供沉船潛水的商店發了一條信息，它是第一個回復我信息的商店，所以它似乎很有希望。我急切地想去潛水Akitsushima，這可謂是真正的潛水，但我在第二天迎接的是被稱為東方之珠的菲律賓的燭爛日落。

由於Akitsushima是離科隆鎮最遠的潛水點，我們在早上7點45分在商店集合，比平時的第二個早上要早，大約在8點30分離開科隆港。同船的是一對來自德國科隆的夫婦，我們突然大笑起來，沒想到有人會從科隆來到科隆。似乎離開港口後一段時間不穿救生衣就會被罰款，我們都不得不穿上救生衣。過了一會兒，我們被告知可以脫掉了，這種鬆懈的態度讓人很是菲律賓。這艘船是一艘沙坑船，有木質浮筒（支腿），防止滾動。經過大約一個小時的緩慢行動，我們到了該點，凝視著這些島嶼，它們看起來就像漂浮在海面上的石灰岩，被雕刻出來，海浪相當平緩，雖然不是很平靜。然而，水下能見度似乎只有10米左右，從海面下看，我們什麼也看不到。教官的介紹是用英語進行的，但由於他的菲律賓口音，我不能很好地理解他。我用一張圖來檢查路線，並設法用自己糟糕的英語回問任何潛在的安全問題。

空氣和水溫都在30攝氏度左右。雖然距離上次潛水已經過去了半年，但這次我在飛機上複習了一下，還是能輕鬆下潛。過了一會兒，一個像粗大的樹乾和一個有洞的鋼架的東西出現在眼前。那是一隻吊車！這肯定은 Akitsushima！我試圖把它拍下來，但我無法讓相機對焦。我們從船尾的一個洞進入船內，然後陸續來到起重機的齒輪室和引擎室。我幾乎跟不上沉船下潛和穿透的速度。這兩件事對我來說都是新鮮事，我決定放棄拍照，因為我確信視頻可能已經被拍了。不一會兒，我們就回到了船尾，科隆號的第一次潛水就結束了。最大深度為32米，潛水時間為38分鐘。

當我回到小屋，檢查視頻時，發現根本沒有拍到秋津島的鏡頭。看來這次我們第一次安裝的GoPro停止了傳輸，因為我們使用的SD卡因為傳輸速度慢而不被廠家推薦，所以我們降低了視頻的分辨率。下次就能拍照了。相機被設置為同時使用自動對焦和手動對焦，結果發現水下外殼和鏡頭之間的接觸非常糟糕，總是被判斷為手動對焦模式，而自動對焦則無法工作。如果不拍照也沒辦法。我失望地發現，瑞格潛水中心後天就要去秋津島了，於是我不猶豫地預約再去試試。

在我們逗留的第四天，Akitsushima又是我們的第一個潛水點。我後來注意到，Akitsushima很容易受到海流的影響。所以我在早上條件比較穩定的時候下潛。進入水下後，能見度比上次差，而且有很多小的懸浮顆粒。雖然條件不好，但我們在潛水前已經多次檢查過條件，所以這次無論是拍照還是錄像，似乎都沒有問題。焦點經常在漂浮物上，這讓人很沮喪，因為水下外殼不允許手動對焦，但我們接著從後桅杆和吊車上順利地拍了照片。我們能夠享受穩定的潛水。

當我們接近行程的終點，在返回船尾的路上，突然發生了一些不尋常的事情。突然間，海水開始涌入我的嘴裡。我幾乎驚慌失措，不知道發生了什麼，但似乎要么是固定口罩和氣源的紐帶從一開始就不見了，要么是口罩被吸得太用力而脫落了。目前，只要我用手握住氣源就能呼吸，但有可能吞下脫落的口罩，所以我正在想該怎麼辦，這時教官注意到並固定了口罩。當我們終於浮出水面時，水流已經變得非常湍急，一不小心就會被沖走。但我們還是順利地回到了船上，我們與Akitsushima的第二次相遇就口罩脫落似乎是潛水中比較常見的問題，肯定有幾種處理方法，比如用自己的備用氣源，用手勢通知教練，讓教練修理或找備用氣源，等等。然而，當你在水下真正遇到問題時，你的大腦並不像你認為的那樣好用。然而，我親身體會到，當我在水下真正遇到問題時，我的大腦並不像我想像的那樣好用。我不寒而栗地想到，如果這是在一艘較小的船上，我可能會驚慌失措，消失在海裡。然而，終於能夠記錄一艘日本帝國海軍軍艦的喜悅要大得多，來到科隆是一個巨大的成就，因為在日本他們很少帶我們去危險的地方，所以我們能夠獲得比在日本多幾倍的經驗。

潛水店店面。遺憾的是，儘管有許多日本人的殘骸，但我在逗留期間沒有看到一個日本人。

科隆鎮的旅遊碼頭。

秋津島沉沒地點；第一次是晴朗的，波浪是平靜的。

在船上吃午餐。在船上烤鰹魚、含有大量蔬菜的Pinakbet和KareKare，似乎是用花生和椰奶烹製的菜餚，會讓你感到精力充沛。

從船頭附近的第一個船艙往上看，是甲板室上方的測向室和後面升起的德里克柱。

攝於1944年3月3日，Irako在特魯克北部被魚雷擊中後返回橫須賀。

在1941年建成之前和之後，Irako。

Irako號供應船和船舶歷史

無論一支海軍多麼強大，如果沒有操作它們的將軍，它就不是一支不可忽視的力量。為艦隊提供食物的補給艦是維持戰爭努力不可或缺的。“荒古”號於1941年12月5日完工，在太平洋戰爭爆發的前三天，繼大正時代結束後一直在服役的“瑪米亞”號。它配備了一個裝有肉類、蔬菜和其他易腐食品的冰箱，一個冰櫃和一個製冰設施，能夠為2500名艦隊將領提供足夠兩週的食物。這裡有豆腐、魔芋、鹹菜、麵包、年糕、饅頭、monaka、yokan、冰激凌、ramune等食品生產設施。除了簡單地滿足飢餓感外，這些糖果還極大地鼓舞了戰區的士氣。其他設施包括一個每天能夠清洗400件夏裝的洗衣房，以及作為通信審計船的通信設施。

該船是一艘具有商船結構的貨船，具有商船的外觀，有一個橋（橋塔）和船中央的大煙囪。雖然計劃使用柴油機，但由於擔心燃料油的短缺，所以使用了蒸汽渦輪機，使燃燒燃料油和煤混合物的鍋爐中的蒸汽渦輪機轉動。該船配備了一個非常高的煙囪，以防止煤煙落入食品生產間，這是一個獨特的特徵。

戰爭爆發後，她向南方各地提供食物，從1942年8月開始，她在日本和盟軍艦隊的大本營特魯克群島（今密克羅尼西亞聯邦楚克）之間進行了13次往返運輸。1944年5月28日至7月7日，她在佐世保進行了維修，她的飲食設施被修改，增加了冰櫃，並裝備了逆向搜索和水下監聽裝置。

加入有史以來最大的為增援菲律賓而組成的Hi-71護航船隊，荒木於1944年8月10日離開伊萬裡灣，15日抵達台灣馬公，包括荒木在內的四艘船從船隊中脫離，抵達馬尼拉灣。一些消息來源稱，他們加入了Hi-73艦隊，並於8月25日經高雄離開內地，Irako和其他人在海上與艦隊分離並抵達馬尼拉灣。然後她被轉移到科隆灣，在9月24日的空襲中嚴重受損並起火；10月1日，她“中甲板以上幾乎完全被燒毀。船體和甲板在波浪中彎曲。下層甲板和下面都在燃燒，無法進入。罐子和主發動機可以使用。向左傾斜5度，有逐漸增加的跡象。美軍在10月21日拍攝的照片顯示她仍然完全浮在水面上，從下面討論的禪夜丸的航海日誌來看，荒島號有可能在這一天被攻擊並沉沒。

德里克柱和起重機底座

今天的船舶物流大多使用安裝在港口的起重機來提升和降低貨物。一台10噸級的井架安裝在船頭一側，一台20噸級的井架帶龍門柱安裝在船尾一側。

在目前的“伊拉克號”上，作為手臂的井架吊臂似乎已經丟失，但作為道具的德里克柱仍然存在。在船頭一側的德里克柱頂部繫著一根潛水繩，潛水員在潛水和上浮時使用。

看一下船頭一側的德里克柱的頂部，它是管狀的，可能是作為通風管。

仰望船頭一側的德里克-波斯特

一台2噸重的起重機的底座，它被安裝在Irako的前面和後面各四台。起重機本身不知道去了哪裡，但它是今天仍然清晰可見的點之一。

在靠近船頭的甲板室上面有一個方位角測量室，上面有一個環形天線，可以在室內進行方位角測量。

1944年3月3日，Irako。

用於固定起重機吊臂的橋樑。在短船座的前面和後面都有一個。

從方位測量室所在的甲板室後面看船尾。

安裝12米飼料配給船的基本在左舷仍在原地。船頭一側的右舷的被拍到了。後面的基本角度比較陡峭，以配合小船尖端的蹲伏形狀。

橢圓形煙囪的底座，它矗立在Irako船體中央的橋塔中。

煙囪的頂部，它在左舷已經倒塌了。從船頭向船尾拍攝的。

我以為我已經拍到了煙囪頂部的全貌，但它並不適合。周圍地區是小魚的天堂。

從船頭向船尾看橋塔，最上面一層的橋面和下面的短船甲板都被摧毀了。即便如此，橋塔和煙囪顯示了一個看起來像商船的結構。

橋塔甲板前方的羅盤橋，也就是艦橋塔頂層的結構已經散落，窗框清晰可見。旁邊有一個倒下的圓錐形物體，似乎是探照燈的底座。

在左舷，短船橋下的軍官宿舍和其他辦公室所在的艦橋甲板也被摧毀。再往下看，還可以看到上層甲板上的一個圓窗，那裡是食品服務辦公室。

一挺25毫米機槍，只安裝了底座，在橋塔的兩側各有一挺。

我們從橋塔靠近船頭的第二個船艙入口進入船內。第三層甲板上排列著無數似乎是金屬管道的東西，在上層甲板的下面兩層是蔬菜和泡菜。在第二個倉庫入口周圍是蔬菜和泡菜儲存區，似乎是冰箱和冰櫃的熱交換器的熱管。在第一個倉庫口周圍，還存放著肉類和魚類。

熱管被折疊成圓形的區域。房間裡一片漆黑，沒有燈你幾乎看不到任何東西。在一個據說是包裝蔬菜的冷藏室裡，這是一種奇怪的感覺。

位於入口外的一個類似閥門的結構。

這是靠近第一個船艙入口的第二層甲板，被認為是第二個工作人員的房間。還可以看到通往下層的樓梯。

認識Irako

Irako是科隆島沉船中最難的，因為它的深度很大。因此，它並不是一個經常來進行沉船潛水的潛水點，在我們去之前，我們不知道在這次旅行的有限時間內是否能潛入Irako。有些潛水店除了高級開放水域潛水員證書外，還要求潛水員總共潛水30次，可以潛到30米深的地方，有些潛水店還要求獲得富氧空氣氮氣潛水員SP證書，增加氮氣濃度以延長潛水時間。當我問他們在Umaidi潛水中心連續兩次潛水後能否帶我去Irako時，他們同意安排日程，我可以在科隆逗留的第6天和Kogyo-maru一起去那裡。我問他是否願意在最後一天潛水後去Irako。在第七天，也就是潛水的最後一天，我們發現在布蘇安加島的北部會有一個儒艮之旅，所以我們經過協商，把我們中途放棄的京山丸也包括在內。我們能夠爭取到一個時間表，使我們能夠看到所有的船，除了南新丸號，因為南新丸號通常太遠，無法參觀。

在我逗留的第五天，我休息了一天，只進行了一次環島遊，而沒有潛水。在我逗留的第六天，也就是Irako的日子，當我走到烏馬里的商店時，商店裡充滿了沉重的氣氛，這不是一個熱帶度假勝地所特有的。市長很生氣，因為前一天有遊客在港口傾倒垃圾，他已經召集所有從事海上活動的船隻的船長停止航行。如果我們沒有得到離開的許可，我們將無法看到荒島，而且由於我們已經買了回馬尼拉的機票，如果我們的行程被推遲，我們將不得不承擔額外的費用。我很驚訝，這樣的情況竟然會在Irako出發的當天發生。我意識到，菲律賓是一個事情並不那麼簡單的國家。

在沙發上嘆息了半個小時後，有人來到了店裡。‘是隊長！現在我們可以出海了！’。遺憾的是，出發時間被推遲了大約半小時，這對行程沒有產生重大影響。

到達Irako點後，我們進入水中，沿著船頭一側的德里克柱下降，一個長方形的箱狀方位室出現在眼前。當我們從船艙入口進入時，裡面一片漆黑。當我們用水下燈照射時，我們可以看到無數細長的金屬管。這被認為是蔬菜艙的熱管，雖然Irako冰淇淋已經不能使用，永遠失去了，但仍能夠進入冰箱，這是一種奇怪的感覺。然而，冷藏區是密閉的，無論怎麼看，地板都是黑色的。在去的路上，教官失去了方向，在不到30米深的地方差點迷路。幸運的是，這個房間是個死胡同，後面還有一個人，所以我們從相反的方向回去，得以順利與他會合。與Irako的遭遇，在最大深度36米處總共持續了34分鐘，順利結束。雖然由於海浪的原因，“小京丸”被改為“奧林匹亞丸”，但在一些公司潛水後用菲律賓的主食一生力啤酒敬酒。

一些潛水商店提供交通服務，乘坐花哨的菲律賓特色吉普車，上面畫著沉船（Reggae）。

戰時標準船和第一艘戰時標準大型油輪（1TL型）。

戰時標準船是指在戰時可以在短時間內廉價和大量建造的標準設計的船隻。如果在戰爭中損失的艦艇數量超過了可以建造的艦艇數量，物流就會被打亂，使戰爭難以繼續，國家難以運轉。在日本，第一批戰時標準船於1942年4月建立，共指定了10種類型的船隻：6種貨船，1種運礦船，3種油輪。然而，在簡化建造方面做得很少，例如以1939年建立的和平時期標準船為基礎進行設計。建造時間幾乎與和平時期設計的同類型船隻相同，因為嚴格的雙底被保留，港口弧線沒有被拉直，船內和甲板上的索具也是為了符合和平時期的條件。日本海軍重視了商船隊的損失，這也是考慮到第一次世界大戰期間建造的許多劣質船隻後來遭受重創的例子的結果。

1942年夏天，索羅門群島的戰爭進入白熱化階段後，艦艇損失增加，1943年3月成立的第二戰時標準艦大大簡化了設計，並引入了塊狀建造方法和電焊，為大規模生產做準備。在轉為第二戰時標準艦之前的第一次戰時標準艦的建造中，設計被相繼簡化，並採用了最新的建造方法。

第一批戰時標準的三類油輪是TL型，總噸位為10,000噸的大型油輪，是向日本運輸南方石油的主力船，也部分作為隨行的特種油輪；TM型，總噸位為5,200噸的中型油輪，運輸南方石油但不隨行；TS型，總噸位為1,010噸，負責在蘇門答臘島的巴倫邦煉油廠和新加坡的Bukum石油碼頭和其他南方基地以及內陸沿海地區運輸石油。小型油輪TS型，總噸位為1010噸，負責在蘇門答臘島的巴倫邦煉油廠和新加坡的Bukum石油碼頭和其他南部基地之間以及內陸海岸線上運輸石油。為了與二戰期間的標準船2TL和2MT區分開來，TL型被稱為1TL型，TM型被稱為1TM型。Okikawa-maru號於1943年3月開始建造，並於1943年10月完工，是川崎重工神戶船廠建造的第一艘1TL型船。

由於1TL是船隊油輪，簡化程度低，與普通油輪不同，三菱重工長崎船廠、播磨船廠和神戶川崎船廠三大船廠加起來每月只能完成一艘左右，所以三菱長崎和播磨船廠停止了1TL的生產，轉為2TL。然而，由於2TL的速度太慢，不能作為艦隊油輪使用，海軍繼續在神戶川崎建造1TL。已完成的1TL加入了熙熙攘攘的艦隊，在南方和內地之間運輸石油，並被委以重任，以彌補艦隊油輪的損失，結果18艘船中有16艘在戰爭中損失，大部分在完成後的一年內。

此外，1TL的設計被海軍接管，風屋級油船風屋號實際上是1TL的姊妹船。考慮第二艘船“早月”號的結構將非常有幫助，它有一個彈射器和一個小型飛行甲板。

從船頭和船尾甲板下降到上層甲板的船身是一條弧線，而一些2TL的船身則是簡化的直線。

Okikawa-maru的掙扎

完工後，Okikawa-maru被部署到Hi艦隊，在新加坡裝載重油後，於1944年9月6日與Kamo-i、油輪Kyokuto-maru等一起出發前往馬尼拉。在Satsuki號驅逐艦和30號、33號追潛艦的護衛下，她繞過婆羅洲和巴拉望島航行，以避開敵人潛艇的攻擊，於20日午夜抵達馬尼拉。9點30分，她拋錨並進行規避動作。下午，由於空襲，防空戰鬥再次開始，15:08，船體外板被近距離擊中的子彈輕微損壞，燃油溢出。15:45，甲板被直接擊中的港口中心輕微損壞，敵機於17:00撤離。

該船溢出約1000噸燃油，速度降至10節，並破壞了蒸汽管道、液壓管道和通信線路的中央部分，使通信設備、艦橋轉向裝置和起錨設備無法使用。傷亡人數為9人（包括2名水手）。傷亡人數為副官1人，士兵28人，水手5人。據報導，有兩架敵機被擊落。順便說一下，Satsuki試圖追上從馬尼拉到高雄的Mata-27A護航船隊，但她被空襲擊中。在下午的戰鬥中，她的前甲板被直接擊中2次，引擎室附近被擊中1次，這使她無法航行。她在激烈的戰鬥後沉沒，報告說10人被擊落，2人被摧毀。

沖川丸號在Kamo-i的指揮下，在追擊艇30號和33號的護衛下，於21日22:00離開馬尼拉，22日17:30在科隆灣北部停泊，並在艇員的幫助下開始修理船體。

9:15，三枚炸彈擊中左舷底部水線以下，燃料油溢出；9:18，一枚炸彈擊中機房，一枚擊中罐房，導致它們起火；9:20，一架敵機被擊落，但艇尾開始下沉；9:30，艇身終於到達海底，擱淺。10:45，船員們撤離並轉移到追擊者30號潛艇。

戦死者は9名(内)	陣亡：9人（包括6名水手）；陣傷：3名士官和3名水手。據報導，有一架飛機被擊落。艦上的機槍離外體太近（容易搖晃），砲台位於甲板的高處，難以攜帶彈藥；沒有防護罩的機槍在近距離射擊中造成了相當多的傷亡；在射程允許的範圍內，應將機槍直接安裝在龍骨線（艦體中心線）附近的甲板上，不設砲台。報告的“參考”部分包含幾乎相同的文字。沒有足夠的防空武器，而且由於機槍剛剛撞上油輪，附近沒有彈藥庫，這表明在這種情況下，補充彈藥將是一個挑戰。
現在のコロンで興	現在被科隆認為是大川丸的沉船曾經被認為是太榮丸。雖然太榮丸是2TL，與ITL的規格幾乎相同，如總噸位同樣為10,000噸，但船頭和船尾的舷弧已被取消，船舶的配置是直的，因此，通過潛水和目測，很容易辨別出區別。由於沉船地點離秋津島很近，所以秋津島和Okikawa-maru的潛水旅行經常被安排成一組。
45 興川丸の艦尾下に	Okikawa-maru號船尾下的巨大主舵。
46 艦尾でのロープを	該結構似乎是船尾的一個繩索停泊結構。
スクリューの軸受	它通過靠近螺旋槳軸承的一個點進入容器。
スクリューは脱落	螺絲釘掉了出來，船舵和船尾之間有一個缺口。另外，和早期的ITL一樣，船尾的下半部分是彎曲的。
とても狭い通路や	它們通過非常狹窄的通道和突破口越過房間和油罐的隔板。
「戦時標準船入門	一艘ITL型油輪的外視圖。船體的大部分中心被油箱佔據。
47 船尾樓前方にある	這似乎是在船尾塔樓前部的一個機房開口。
48 油槽内は10メー	油箱內部的結構像一系列相連的隔間，大約10米見方。
49 油槽内はほとんど	儲裡幾乎是一片漆黑，如果我們不小心的話，可能會被甩在後面而迷路。我很想摘下面罩，吸入天花板上積聚的空氣，估計是潛水員呼出的，但我不確定這種氣體是否安全，所以我決定不這樣做。
50 船橋樓と船尾樓を	連接船橋塔和船尾塔的通道上有一條貓道。
船尾樓付近のブル	靠近船尾塔樓的船體是圓形的，像一個不簡單的ITL。
船尾樓付近に長方	一個帶有圓角的長方形油箱開口位於船尾附近。留有一個梯子，以便在空的時候可以清洗內部。最初，有一個蓋子，上面有一個油口和一個擰著的測量窗口。
船体中央付近には	德里克-波斯特仍然在靠近船體中心的位置。
バルブのようなも	看起來像一個閥門。無法判斷它是否是供油閥，因為它靠近機房開口。
船尾樓付近の船内	船上靠近船尾塔的一個轆轤捲軸。
油槽船内。ガイド	在一艘油輪內。導遊正指著他所說的一隻海龜的骨頭，這只海龜在裡面遊蕩並死亡。
51 太榮丸はどこ？	太榮丸在哪裡？
古写真は1944	這張老照片似乎是2TL Taiei-maru號在1944年9月24日科隆空襲期間拍攝的。左上方顯示的是桑加島的西南端，下面是柯蒂斯SB2C直升機，奧林匹亞號靠近右上方，在奧林匹亞號和太榮丸號之間行駛的小船可能是一艘專門建造的追潛艇。曾經被稱為太榮丸的沉船現在已經被改名為沖繩丸，但是太榮丸去了哪裡？如果它在戰後沒有被拆除，它可能仍然躺在科隆的某個地方。
米国戦略爆撃調査	來自美國戰略轟炸調查文件，與ITL的區別在於德里克哨所的位置，以及橋塔很小，沒有到達左右舷的事實。
52 上甲板に立つテリ	德里克-波斯特站在上層甲板上。
53 竣工当時と思われ	奧林匹亞丸完工時的樣子，煙囪上有三菱的標誌。井架吊桿的頂端固定在站在船頭一側的上甲板上的方形通風管上（海洋科學博物館收藏）。
三菱造船長崎造船	奧林匹亞丸是一艘在三菱造船長崎廠建造的貨船，由三菱公司和後來的三菱機工株式會社運營。她於1941年7月21日在陸軍服役，並被改裝成一艘航空母艦，用於檢查、維護和修理飛機。前方第一至第三艙的第二層甲板被用作飛機維修等的工廠，而第五至第六艙的第二層甲板和第二至第三艙被用作生活區，並由10月25日組建的第18艦航太平洋戰爭開始時，奧林匹亞丸在西貢的一個螺旋槳斷裂，但在一個機械廠匆匆修復，並支持馬來地區的行動。之後，她在巴倫邦和爪哇支持空中行動，並以新加坡為基地，活躍在東南亞地區，於1944年7月進入馬尼拉。
太平洋戦争開始時	由三石質耐火磚製成的磚塊上印有一圈“大”字的印記，而方形和八角形的磚塊則收集在上層甲板上。它們可能是水上區域的瓷磚，因為當該船被改裝成航空器時，軍官宿舍和廁所被安裝在上甲板上。這些磚塊可能被用於鍋爐或其他設備或設置材料。
丸に「大」と読め	圓潤的船尾。
54 丸みを帯びた船尾	船尾附近有圓形和方形的基座。不清楚它們是機槍基座還是原始結構。
船尾付近には丸い	捲取德里克鋼絲繩的絞盤的殘骸。它被發現在上層甲板靠近德里克崗的地方。
デリックのワイヤ	靠近船尾的房間。船尾室，繩子還留在那裡，是通過這個入口進入的。
55 船尾樓付近。ロー	6號船艙和船尾塔樓的景色。兩個德里克柱子站在後甲板上。
第6倉口と船尾樓	艦首的砲位安裝了一門10厘米的旋轉炮，雖然只看到框架，但保存完好。在艦尾，安裝了一門88式7.5厘米野戰高角度炮，並配有底座管。
56 骨組みのみだが1	在船艙裡留下了一個蒸汽鍋爐，儘管我不知道它是用於動力的輔助罐還是用於機床。它可能被用於船舶後期的日常生活，那裡主要被用作住宅區。
左舷側から見たお	從左舷看奧林匹亞丸的艦首。砲塔在船頭。
ソロモン諸島に残	剩餘的88式7.5厘米野戰高角炮在所羅門群島。
動力用の補助缶な	位於船頭一側上甲板的第一和第二艙口之間的長方形通風管從根部斷裂，向第一艙口翻倒。通風管也被用作航行時固定井架吊桿頂端的平台，所以它有一種三角形的框架連接在上面，這可以在該船完工時拍攝的照片中看到。
57 船首側の上甲板で	船頭一側倒塌的通風裝置的俯視圖。
船首側の倒れた通	在奧林匹亞丸發現的灰姑娘裸子植物。
おりんぴあ丸で見	船尾上層甲板的第五和第六艙之間的通風管仍在原位。
船尾側の上甲板で	從橋塔後面的第五個艙口往下看第二層甲板。在大多數貨船上，有一個同樣大小的洞將船艙口和船艙底部連接起來，但奧林匹亞丸在第二層甲板上有一個比船艙口更小的洞，通向船艙。
58 船橋樓後ろの第5	從第五個倉庫入口下來，我們看了看第二層甲板。
第5倉口から下り	船頭塔的內部。在船頭和船尾塔內，有許多繩索，似乎是用來停泊的。
59 船首樓の内部。船	一些鼓被留在第二艙。
第2船倉内にはド	從船艙內看。
60 船倉内から倉口を	莫拉桑時代的照片和水線船身圖。它現在是以俯臥姿勢沉沒的。
61 モラザン時代の写	莫拉桑和埃克凱丸
モラザンと越海丸	Ekkai-maru號在英國利物浦建造，於1908年完工，最初被命名為Manco。她是一艘以煤為燃料的蒸汽機客船，在第一次世界大戰期間被皇家海軍使用。船東改為美國，名字改為莫拉桑，鍋爐也由煤改為這艘船的船東改為美國，名字改為莫拉桑，鍋爐也從煤改為油。1941年12月8日，在太平洋戰爭開始的時候，莫拉桑號在上海被日本海軍俘虜，並作為日本社會所屬的Ekkai-maru號到達朝鮮和日本海之間的航線。
イギリスのリバブ	1944年8月12日，她成為陸軍分紅艦，8月17日，她裝載了500噸煤作壓縮物，約300噸軍事裝備和2300名糧食部隊，8月19日離開莫吉，加入米里15號石油船隊前往婆羅洲的米里；9月5日，她連接高雄和馬尼拉，加入多摩25號船隊，其中包括一個坦克師。離開高雄，9月12日在聖費爾南多解除部隊，約1500名部隊從柴納丸轉移；9月18日抵達馬尼拉，9月21日在馬尼拉被轟炸，9月24日在科隆灣被炸沉；9月18日抵達馬尼拉，9月21日在馬尼拉被轟炸，9月24日在科隆灣被炸沉。
1944年8月1	以中美洲英雄和總統弗朗西斯科-莫拉桑(Francisco Morazan)的名字命名，這個船塢曾經儲存了中美洲的石油和洪都拉斯的香蕉。
中央アメリカの英	一個圓柱形的蘇格蘭式鍋爐仍然在機房裡。它包含一個燃燒燃料的火室和許多煙管，燃燒氣體通過煙管傳遞熱量，使鍋爐中的水沸騰，產生蒸汽。這是一種在日本海軍艦艇上不常見的鍋爐形式，因為大多數都是三鼓式水管鍋爐。下一頁的空洞會不會是鍋爐的火室？
62 機関室には円筒形	作為一個參考例子，日立丸公司在1898年完成了一個蘇格蘭式鍋爐。
参考例として、1	船橋附近。本頁和下頁底部的照片都旋轉了90度。
63 船橋付近。このベ	船艙內。前景中可以看到一個梯子。
船倉内。手前には	德里克在前甲板上；能見度很低，我們幾乎無法看清船外的其他結構是什麼。
前甲板のデリック	從船艙內往上看。上層甲板上有幾個大洞。
船倉内から見上げ	後甲板上第五和第六艙之間的長施杆和左右兩邊的德里克柱，通過將鋼絲繩穿過施杆頂端的支腿來支撐井架吊桿。前甲板上的那個也倖存了下來。
66 後甲板の第5と第	和平時期的標準設計船(NITTAI MARU)是戰時標準船1A型的基礎。1A型的實際橋塔略有不同，其上部為凸形。
67 戰時標準船1A型	

戰時標準船1A型

戰時標準船1A Kyokuzan=maru

在第一次世界大戰的標準船隻中，有兩種可以補充海外物資的長距離遠洋貨船。1A型和1B型。總噸位為6400噸的1A型是為陸軍設計的，陸軍喜歡大型船隻，強調運輸效率，而總噸位為4500噸的1B型則是海軍的首選，強調避免潛艇的雷暴和損害分配。Kyokuzan=maru被認為是川南工業公司建造的第一艘船，該公司負責生產1A型。

1943年7月1

旭丸山を見るには

前甲板の第2、第

68 船尾樓の左舷側を

船尾樓の右舷側を

船尾樓甲板に取り

69 凸のような形をし

船橋樓中央にあつ

煙突の後ろに4つ

70 船橋樓で航海船橋

端艇甲板の下とな

後左舷で船橋前の

71 後甲板の第5船倉

崩壊した機械か何

72 船首を見上げる。

73 漁業監視船時代の

駆潜艇は沿岸や港

照風丸は日本統治

10月25日に「

28日には、「照

また、「伊良湖は

船首付近に係留口

上から見た船首。

74 上甲板から上の構

船尾側の上甲板か

煙突は残されてい

上甲板の左舷にあ

75 第2甲板は柱があ

右舷側にあつた部

76 上下写真は崩壊が

77-79 ルソン・ガンボー

コロンのダイビン

このルソン・ガン

1944年2月1

沈没地点はルソン

得撫丸の戦闘詳報

中部千島の海上を

船首近くの構造。

しっかりした構造

水線下で搖れを抑

このページは船室

80 スケルトンレック

コロンで最も謎多

無数の魚と戯れる

81 竣工当初と思われ

給兵船興業丸

1938年に浦賀

現在のミクロネシ

1944年8月1

要想看到Kyokuzan=maru，你可以與科隆鎮的潛水商店協商，把它加到你的儒艮旅遊中，或者你可以和兩個或更多的人一起報名參加附屬於布蘇安加島北側El Rio Y Mar度假酒店的儒艮潛水中心，或者為一個人的兩條儒艮付費。你也可以為兩隻儒艮付費。

在前甲板的第二和第三船艙之間有一個龍門式的德里克柱；後甲板上的那個也是現存的。

船尾塔的左舷視圖。

船尾塔的右舷視圖。樓梯和墜落障礙物保存完好。

一個七角形的高度砲位安裝在船尾甲板上，兩門高角度炮安裝在艦首。

導航橋是凸形橋塔的前頂，只是一個框架。前景是舵手室，照片的左上角是海圖室。再上面的小羅盤橋已經消失了。

橋中央的煙囪從根部斷裂，滾落下來，在橋頂留下一個圓洞。

位於菸肉後面的四個吻型通風煙囪。底部仍然保留著。

橋塔內導航橋下的端船甲板。雖然有一個無線電電報室和船長室，但牆壁被破壞了，通道被認為也被整合到了建築中。

在艦橋甲板的後側有一個廚房，它在末端船甲板的下面，在爐子上留有一個放鍋的洞。

左舷，在艦橋前，通往二樓的樓梯仍在。

後甲板上的第五船。它被第二層甲板的貨艙和更下面的貨艙分為兩層。前甲板上的第二和第三貨艙與後甲板上的第四和第五貨艙是相連的。

坍塌的機器或其他東西。船艙裡有很多輪胎和瓶子等遺跡，可能是因為布蘇安加島北部是一個潛水員稀少的地方。

抬頭看看船頭。

漁業監視船時代的輝海丸。

追潛艦在沿海地區和港口巡邏，以防止敵人的潛艇進入，並配備反潛聲納和水雷，進行反潛掃蕩。在太平洋戰爭中，漁船和其他船隻被徵用，並被改裝成有特殊裝備的潛艇追擊艇，也被用於艦隊護航。

Terukaze=maru是日本佔領時期的韓國遠洋漁業監視船，1936年8月20日完工，總噸位257噸，1943年1月1日成為屬於舞鶴鎮的特殊追潛艦，並被分配到第三南方艦隊，負責菲律賓。1944年8月，她在菲律賓棉蘭老島的三寶顏，在103號巡邏艇的指揮下，進行反潛掃蕩，並護送油輪知床號和鈴木號往返宿霧、邦高、塔威塔威、馬尼拉等地。9月，她在馬尼拉、宿務、馬巴斯特島西海岸的瞭望灣等處為艦隊護航。

10月25日，一份通知到達，稱“103號巡邏艇和Terukaze=maru應前往科隆灣，在總指揮的指揮下參與科隆灣的反潛巡邏，並應準備長期行動和出發，應安排科隆灣的荒野守望者缺乏口糧的問題”。27日，Terukaze=maru在班達羅特揚以南被12挺格魯曼機槍擊中（地點不詳），4人死亡，6人重傷，羅盤和無線電被毀。指南針和無線電的損壞使她無法單獨航行，除非是在寬闊的海面上。她不得不調轉船頭，駛向馬尼拉進行維修。

28日，Terukaze=maru收到命令：“Terukaze=maru，103號巡邏艇應轉向科隆灣並在那裡警戒”，103號巡邏艇進一步接到命令：“救援在N12-53，E121.35處擋淺的追風號潛艇”，而Terukaze=maru被命令在科隆灣保持警戒，等待進一步通知”。輝丸後來的下落不明，但她在11月4日科隆灣坦格島東北的一次空襲中被擊沉。

還有諸如“10月21日Irako沉沒”的說法，這表明可能就是在這一天，Irako在9月24日的空襲中被大火嚴重損壞後完全被淹沒。

在船頭附近有一個整流罩，以防止損壞停泊繩。

從上面看船頭。上一頁的照片也顯示了船頭向上看的情況。

靠近舵手室，舵手室是上層甲板上方結構的最前端部分。可能二樓已經坍塌了。

當人們從船尾的上甲板進入船艙時，舷窗的痕跡也保存得很好。

煙囪被留在原地。

位於上層甲板左舷的走廊。

第二層甲板是一個很大的空間，儘管有柱子。照片上顯示的是船頭一側的房間，有人告訴我，從地板上伸出來的、略高於照片中央的物體是一個潛望鏡，但由於非潛水艇上不應該有這樣的物體，它可能是一個與轉向有關的物體。

在右舷的一個房間。它可能是一個烹飪區。

上方和下方的照片顯示了船尾的塌陷情況。中間的照片是左舷。

蘆淞號砲艇是烏魯普-馬魯號嗎？

科隆的一個潛水點叫Lusong Gunboat。Lusong Gunboat的Lusong島是科隆的Busuang島以南的一個小島，而不是菲律賓首都馬尼拉所在的呂宋島。處於高級崩潰狀態的船舶殘骸以珊瑚礁的形式存在，似乎珊瑚礁潛水包括船舶殘骸作為額外的內容。由於珊瑚礁的深度較淺，一個汽缸可以帶你繞著珊瑚礁整整60分鐘，你可以和躲在附著在沉船上的海葵裡的小丑魚玩耍。淺淺的海水使它們從海上就能看到，可以通過浮潛或裸潛看到它們，一些課程還包括在島上的遊船中。

對這艘蘆淞砲艦的研究發現：1944年10月31日，在大約相同的地點，有一艘名為Urup=maru的特殊潛艇沉沒。它是農林部漁業局的海洋動物保護和監視船，負責保護千島群島中部的海獺和毛皮海豹，監測偷獵行為，並操作補給品與各個島嶼溝通。

1944年1月1日，她成為橫須賀守府管轄下的特別追潛艦，並被派往帕勞地區作為第30地面部隊執行防衛任務。7月18日，在中太平洋地區艦隊解散後，第30地面追擊艦被編入第三南方艦隊，在菲律賓執行護航任務，10月28日，馬尼拉的烏魯普-馬魯迅速轉向科隆灣，在安置了呂宋島上守衛的一名荒島守望者後，護送停泊在那裡的京多丸號返回馬尼拉。31日10時30分，“烏魯普丸”抵達科隆灣的呂宋島，10時50分開始與荒島守望者聯繫，並開始接收他；11時，在右側80度，距離3000米，高度1500米，“烏魯普丸”向呂宋島西南方發射。合併的（也許是B24？）發現一架飛機前往北側，並進入戰鬥狀態；上午11時25分，完成了對Irako觀察員的安置，11時38分，在呂宋島以南84米處的一座山上，以150度的角度躲避，距離海岸線500米；下午12時50分，開始交戰，觀察到敵機兩個發動機起火；12時50分，觀察到飛機的一個發動機起火；11時30分，發現敵機的一個發動機起火。敵機投下了六枚炸彈，一發近距離砲彈損壞了右舷機房區域，淹沒了機房，使之無法航行。12點55分，該船以4°角向左傾斜被淹沒，有的到了上層甲板；13點，開始清除機密文件和移除剩餘軍械，15點，所有船員被疏散到呂宋島。19:00，船舶向左舷傾斜15度，被水淹沒並到達上層甲板，恢復的希望不大。11月1日，日期改變，船員們完成了焚燒機密文件的工作，並在上午8點返回馬尼拉，分成薩馬13號護航船隊，從婆羅洲的美里出發，包括26號海防船。Irako有5人傷亡，2人受輕傷。

由於沉沒地點與蘆淞砲艇的位置比較接近，而且與該船沉沒時左舷斜向下的事實一致，因此蘆淞砲艇極有可能是烏魯普丸號。然而，通過觀察船體似乎極難直接確認這一點，因為船體塌陷的時間太長，無法真正下潛。

烏魯普-丸的戰鬥報告中的沉沒地點。這個位置與現在沉沒的呂宋號砲艇的位置很接近，並且與左舷的位置一致。

農林水產部漁業局時期的烏魯普丸，在中千島群島的水域上行駛。

船頭附近的結構。上層甲板幾乎只有一個骨架。

一個我認為可能是圍繞著引擎室區域的結構，還有一個堅實的結構。

它是為了減少水線以下的搖晃而採用的船底龍骨嗎？

這一页顯示了機船的前部視圖。

骷髏殘骸(Skeleton Wreck)

科隆島上最神秘的船是沉在科隆島西側的骷髏殘骸。這艘25米長的船的船頭，沉在水面以下5到22米之間，從水面上可以看到，也可以潛入水中。據說這是一艘在空襲中沉沒的日本補給船，但據我們那天參加跳島遊的導遊說，這是一艘1942年沉沒的中華民國的船，所以我們不知道什麼是正確的。跳島旅遊團或私人船隻很容易到此一遊，許多人在閃閃發光的光芒中嘗試裸潛。

這裡也是一個可以和無數魚兒玩耍的地方。

Kogyo=maru，據信是在完成時。

小京丸

Kogyo=maru是1938年在Uraga船塢建造的一艘大型貨船，由Yamashita Kisen Kaisha訂購，但在同年晚些時候被交易給Kokusai Kisen Kaisha並賣給Okada=gumi。在被海軍委託後，該船在川崎重工的神戶船廠被裝備成運輸船。

1944年1月11日，她在大崎海岸被美國潛艇Tautog擊中，淹沒了她的機房和罐房，並使她的左舷傾斜。第46號巡邏艇將她拖去修復損壞的地方。

她於1944年8月15日離開門司港，8月25日前往台灣基隆，加入莫塔23號艦隊和タマ(Tama)25號艦隊，這兩支艦隊和奕凱丸一樣，於8月25日離開高雄，9月18日抵達馬尼拉。和其他艦艇一樣，她轉移到科隆以避免馬尼拉的空襲，在9月24日的空襲中被擊沉。

	<p>這次在科隆逗留期間，由於日程安排的變化，我沒能在那裡潛水，所以沒能向大家介紹。由於那裡的潛水經常與奧林匹亞丸和埃凱丸結合在一起，這兩個地方離得很近，而且它似乎不是一個非常困難的潛水，所以我想尋找下一次機會。</p> <p>小京丸的側面和烏瞰圖。</p>
82	<p>通往科隆的道路</p> <p>從日本到布蘇安加沒有直達航班，因此必須在首都馬尼拉或第二大城市宿務轉機。馬尼拉國際機場有四個航站樓，航站樓之間的穿梭巴士每30分鐘至1小時才有一次，因此旅行時間很短。如果可能的話，最好只使用菲律賓航空公司或宿務太平洋航空公司，它們在同一航站樓提供國際和國內航班的連接。如果你在深夜到達馬尼拉，在3號航站樓有一個膠囊酒店，可以在網上預訂。每週三有從馬尼拉出發的渡輪服務，週五有從布蘇安加出發的渡輪服務，但由於過境航班的原因，從馬尼拉出發似乎需要更長的時間。</p>
	<p>2020年以前</p> <p>空港から街へ</p> <p>バスアンガ空港か</p> <p>宿から空港への送</p> <p>ホテルとSIM</p> <p>フィリピンで宿泊</p> <p>フィリピンの携帯</p>
83	<p>2020年之前，許多LCC從成田和關西飛往馬尼拉、宿務和克拉克，票價很低，但今天，日本和菲律賓之間的單程旅行費用約為25000日元。筆者利用宿霧太平洋公司從成田到馬尼拉的1日元比索促銷活動，往返票價為14224日元。對於菲律賓國內的航班，筆者在飛行前購買了機票，從馬尼拉到塔克洛班的費用約為6000日元，從宿霧到布蘇安加約為8000日元，從布蘇安加到馬尼拉約為12000日元。由於前往布蘇安加的機票往往往返馬尼拉的機票便宜，因此從日本出發的布蘇安加可能會經宿霧更便宜。由於菲律賓航空公司與全日空有合作關係，因此可以用全日空的飛行常客里程來發行獎勵機票。</p> <p>從機場到城市</p> <p>從布蘇安加機場到科隆鎮大約需要30分鐘的車程。使用Agoda和Expedia等酒店預訂網站的留言功能，聯繫你預訂的旅館，安排專車。即使你沒有提前預訂，在機場大樓外也有許多汽車司機在等你，你可以找到一輛有空位的計程車，讓它把你送到住宿地。費用是單程250比索。車子將是一輛豐田Hiace，你將與其他乘客分享它。</p> <p>似乎從住宿地到機場的唯一方法是在航班起飛前2小時30分鐘左右從住宿地乘坐班車到機場，即使你提前到達，在小機場也沒有什麼可做的。即使你提前到達，在小機場也沒有什麼可做的。你可以在機場外的私營餐館和商店消磨時間，或者在機場的長椅上睡覺。還要注意的是，布蘇安加機場只有螺旋槳驅動的飛機到達和離開，所以即使你在網上辦理登機手續，你也需要到登機櫃檯辦理。因為他們會在未經你允許的情況下改變你的座位，以適應你的行李和人的重量，所以要和他們協商，把你的座位改成更靠近機場的座位。</p> <p>一條狗魚在奧林匹亞丸的船頭砲台附近跳舞。</p>
	<p>おりんぴあ丸の船</p> <p>ダイビングを始め</p> <p>ダイビングを行う</p> <p>コロンでダイビング</p> <p>コロンでの沈船ダ</p> <p>水中40メートル</p> <p>ショップを探す</p> <p>グーグルマップで</p> <p>ショップを選ぶ</p> <p>ダイビングショッ</p> <p>今回利用した欧米</p> <p>フィリピン人経営</p> <p>料金はどちらのシ</p> <p>パラワン名産の海</p>
84	<p>開始潛水</p> <p>要潛水，需要所謂的C卡執照。OW（開放水域潛水員）允許你在水下18米處潛水，AOW（高級開放水域潛水員）允許你在水下30米處潛水。OW需要2天時間，AOW需要2天時間進行事先學習，連續4天才能一起獲得。回程航班必須是第二天，以避免減壓病。在日本，那霸的價格不高，包括住宿，菲律賓的宿霧也不貴。在布蘇安加取得執照比在沖繩要貴，但如果你想有親身體驗，包括實戰，在布蘇安加取得執照是值得考慮的。</p> <p>在科隆潛水</p> <p>如果你想在Irako潛水，你需要有一個AOW，並且在一年以上沒有空白。</p> <p>在科隆，在沉船中潛水是非常隨意的，所以不需要沉船潛水員SP。在科隆不需要，但我認為這對證明你的技能是有用的。</p> <p>尋找商店</p> <p>在谷歌地圖上查看科隆鎮周圍的區域，並通過輸入“wreck dive”進行搜索，一般可以找到潛水商店。如果幾天後你沒有收到回復，請使用其他通信手段與該店聯繫。如果你在幾天內沒有收到回復，請使用其他通信手段，敦促他們與你聯繫。前一天在商店裡走走也是一個好主意。</p> <p>選擇商店</p> <p>這裡有許多潛水店，包括西方人的、菲律賓人的和韓國人的，有些是附屬於度假酒店的。許多西方商店是由西方遊客經營的，具有與發達國家相同的安全標準，在許多情況下，他們會根據個人的技能調整設備。然而，在下水之前，你應該始終親自檢查設備，以確保其處於良好的工作狀態。菲律賓的管理有當地的氛圍，有些日子的菲律賓遊客比其他日子多。“滲透是失事的開始！”即使你沒有經驗，這也會是一個令人興奮的經歷，但如果你對自己的技能沒有把握，一定要提前讓他們知道。</p> <p>我們這次使用的西式商店是RDC，由於參與者眾多，即使你一個人去，也很容易與技能相似的人或使用富氧空氣的人配對。最好是提前兩天進行臨時預訂，因為往往會滿員。前一天需要支付1,000比索的預訂押金，並且不予退還。該船的巡航速度為每小時18公里。</p> <p>菲律賓人開的商店Umali是家庭式經營，很友好。可以在前一天預付500比索，並在當天清晨前退還。該船的巡航速度為16公里/小時。去了好幾天後，他們很友好，聽取了我們對想要潛水的船隻的要求，但諸如‘我只想看看船的外觀’這樣的詳細要求卻很難得到滿足，所以我們似乎不得不和兩三個人一起去，或者支付一個人僱傭導遊的合理費用。兩家店都是一天3瓶，收費4500比索，Umali的水下燈要額外收費250比索。一般來說，你只需要用現金支付，並多帶些錢，因為自動取款機有時會因為停電或節假日而無法工作。Easy Diving似乎也有一艘快艇，如果你想節省時間，這很好。</p> <p>龍蝦王提供巴拉望島著名的海葡萄和龍蝦，用大蒜烤製，是菲律賓人的做法。</p> <p>全寬'是'水線寬度'。</p>
85	<p>科隆沉船數據</p> <p>「全長」は船の</p> <p>「基準排水量」は</p> <p>伊良湖は9月24</p> <p>「船首の角度」は</p> <p>夜は沈船のクラフ</p> <p>ダイビングで沈船</p> <p>India Pa</p> <p>バイエルン地方で</p> <p>クラフトビールの</p> <p>コロンタウンの食</p> <p>Organiko</p> <p>編集後記</p>
	<p>總長度“是指從船頭到船尾的長度，而“垂直線之間的長度“是指從水線尖端到舵軸中心的長度。</p> <p>標準排水量“表示排水量=滿載船隻的重量減去燃料和淡水。總噸位“表示民用船隻的大小，根據封閉空間的體積計算。在過去，經常提供開放式甲板以減少收費，例如在巴拿馬運河。</p> <p>Irako在9月24日的空襲中被嚴重損壞和燒毀，並在10月21日或之後沉沒。</p> <p>船頭的角度表示沉沒時船頭的方向。Urup-maru的船尾是淺水，船頭是深水；Terukzemaru的船頭是深水，船尾是淺水。</p> <p>我們將用沉船上的精釀啤酒來慶祝這個夜晚！</p> <p>經過一天的潛水和享受沉船，你也想享受科隆海的夜晚。為此，您可以前往科隆啤酒屋（The BrewHouse Coron），在那裡您可以品嚐到以沉船命名的手工啤酒，如Irako、Akitsushima、Olympia-maru和Okikawa-maru。擠滿了當地菲律賓人和西方遊客的酒吧很寬敞，有櫃檯和桌子座位，你可以聽著現場音樂度過一個熱帶度假風格的夜晚。Akitsushima是一種白啤酒，有香蕉味，甜而清爽。印度淡色啤酒，Irako，有柑橘味，沒有什麼苦味，也許是由於酒花含量低。</p> <p>印度淡色啤酒' Irako'。食品供應船的真正味道。</p> <p>Akitsushima已成為巴伐利亞地區流行的白啤酒。</p> <p>精釀啤酒菜單列表。你可以感受到大師對細節的關注。</p> <p>科隆鎮的食品情況</p> <p>主街上的Organiko餐廳有很多菲律賓食品，價格合理，我幾乎每天都去那裡。隔壁的Burp Seafood的海鮮卡雷卡雷也很不錯。龍蝦王，在城郊，從水箱裡拿龍蝦和泥鰌，外國遊客很少。港口附近還有一家卡拉OK餐廳，你可以從預先準備好的大眾配菜中選擇，快餐選擇包括麥當勞和Andok's，一家大型菲律賓餐廳。由海外華商經營的超市也編後語</p> <p>在科隆逗留期間，我經常聽到“Japanese”這個詞，也經常通過沉船的名字看到日本人：科隆灣沉沒的日本船很多，吸引了世界各地的遊客前來尋找。儘管如此，我對在科隆沒有看到一個日本人感到非常難過，這也是我創作這本書的一大動力，因為我想讓人們對科隆是個什麼樣的地方感興趣，哪怕只是一點點。我希望它也能傳達出在科隆逗留的感覺，因為我一開始到達布蘇安加機場時，根本不知道該做什麼。</p> <p>這次旅行充滿了問題，包括不小心在機場膠囊酒店訂錯了女性房間，以及我們一到馬尼拉就不得不睡在一張空的按摩床上。在潛水過程中，我們遇到了諸如口罩脫落、忘記打開氣瓶閥門、燈的電池耗盡等問題。我親身體會到，不要覺得自己是個客人，即使是在度假村的趣味潛水，也要對自己的設備做最後的檢查，並把教練認作自己的“夥伴”，盡一切努力安全潛水，這一點非常重要。</p> <p>雖然我幾乎是個菜餘愛好者，7天共潛了19次，但5天共潛了14次，還有一天的環島遊，成功拿到了除遠遠的南進丸之外的所有沉船的潛水行程，最後看到了除小京丸之外的9艘主要沉船。順便說一下，儒艮的水深只有2米，在潛水取消之前，我們只從海上看到過四次；我們很幸運，因為京九山丸被增加到兩次潛水，但這些生物比沉船更難看到，如果你潛水，總能看到。據說儒艮80%的時間都能從海上看到，但你必須幸運地看到它們並排游動並拍下照片。</p> <p>最後，我要感謝Allan Umali的商店向我們展示了沉船內的世界，這是我們在日本無法體驗到的，為期4天。我還要感謝RDC向我們展示了Akitsushima。</p> <p>來自BRUP SEAFOOD的海鮮Karekare，是一種甜的花生和椰子燉品，富含泥蟹和蔬菜。</p> <p>Jazmine's Place，我們住的是一家2星級旅館。4人以下的房間每晚約3000日元。浴室設施只有肥皂，沒有吹風機。淋浴用的熱水出得相當快。你可以在陽台上晾曬你的泳衣等。有三份免費早餐可供選擇，還有一份需要額外收費。</p> <p>*在撰寫本文時，1菲律賓比索（PHP）=2.5日元=0.018美元。</p>