

発注と予算措置

最初に建造伺を出し決裁されてから、約九か月後の明治六年十二月五日、資料二に掲げた発注と予算措置の伺を提出し、十二月十五日決裁された。

この伺書の添付書類では外車船からスクルー船に変更し、寸法を尺からヒートに改め、トン数を明記したほか、通常速力、最高速力を示し、船価、乗出し回航費用、仕払方法を前回より具体的に述べているが、仕様書としては極めて簡単である。察するに、当初の伺書で詳細な仕様を記し、かつ図面を添付していることから、細部を省略したものと思われるが、これがイギリスからの回答意見を兼ねた見積書と思われる。ただ残念ながらその添付図面は既に史料にも「図面なし」と注記されていて現存しない。

なお、同年十二月十日工部大少丞から、財務課長代理宛の文書で、乗出し回航費は別払とし、船価についてはその半額を当年度定額金（既達予算）を取り崩して支払い、残り半額は翌年度定額金から流用して、支払うこととしたい旨の伺書を提出している。（資料五）
外車船からスクルー船へ

外車船で伺を出してから九か月後の本格的建造伺で、スクルー船に変更した経緯については現在までのところ記録が見当たらない。おそらく建造方針が認められた後、燈台寮内において種々検討が進められ、燈明丸及びテーポール号（外車船）の初代船長として燈台巡回業務の体験をもち、後に明治丸建造監督船長を勤め同船回航指揮官として、イギリスに派遣された燈台寮雇イギリス人ブラウン³⁾並びに明治丸を建造したネピア造船所の意見に基づくものと思われる。ネピア造船所の建造船一覧表（図表二）によれば、明治丸以前の建造船には外車船が多く、その後のものにはスクルー船が多い。その頃は湖沼・河川船を除き、外車船からスクルー船に転換された頃であったことから、造船所の意見が加味されたことは十分推測されるであろう。