明治丸概要と東京海洋大学の歴史＆史跡

平成31年3月16日

特定非営利活動法人　日本海洋塾

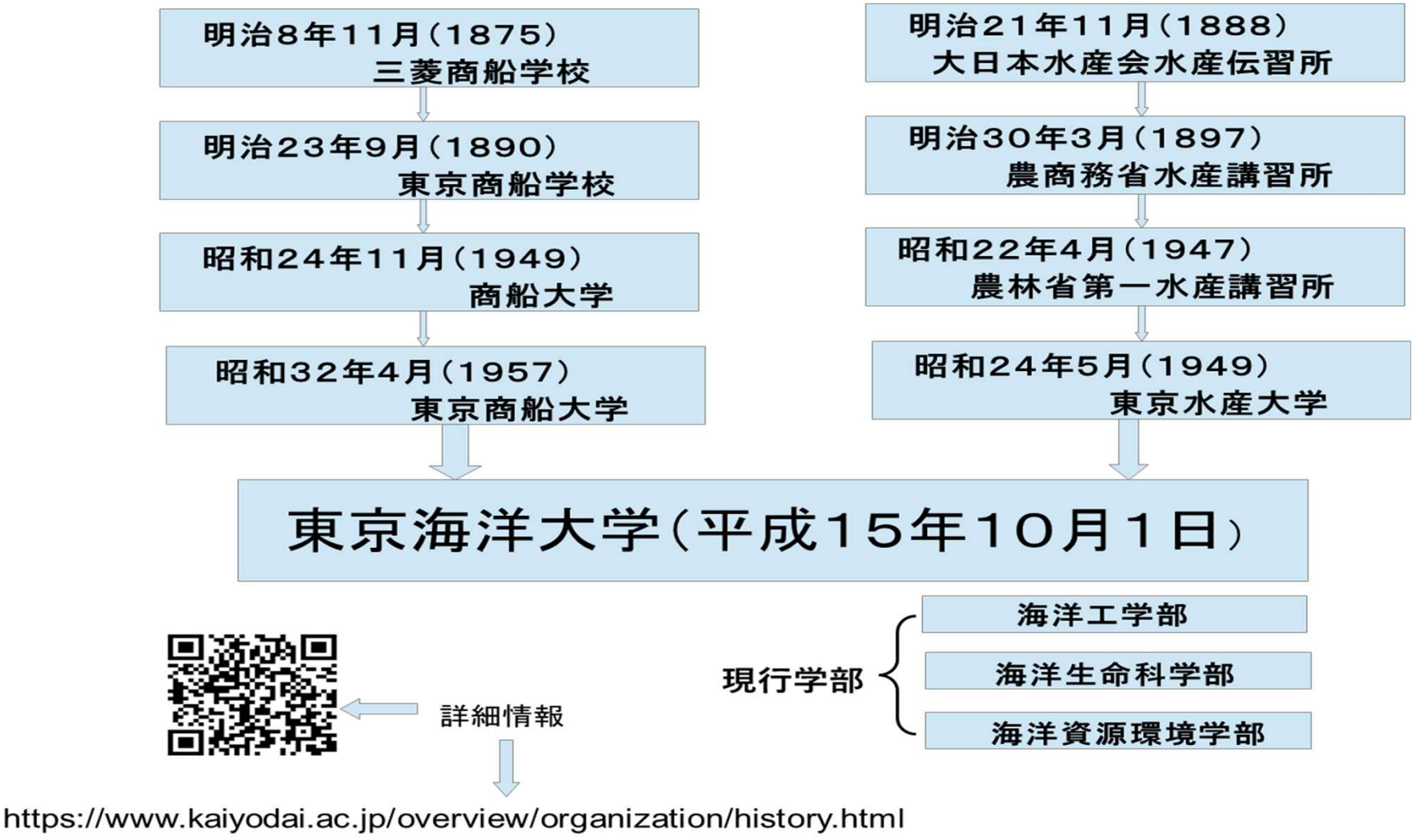
日本海洋塾ホームページ：http://kaiyou-juku.org/

⇐ 日本海洋塾

⇐ 本日を含む全ての勉強会資料

東京海洋大学の歴史

東京海洋大学は平成１５年１０月１日、東京商船大学と東京水産大学を統合して設置 された大学です。平成１６年４月１日からは国立大学法人東京海洋大学として運営



東京海洋大学校内の史跡

1.重要文化財明治丸　[重要文化財(昭和53年5月31日:建第2062号)]

明治丸は明治政府が英国グラスゴーのネピア造船所に灯台巡廻船として発注し、明治7年(1874年)に竣工した鉄船(現在の船はすべて鋼船)である。この船は特別室やサロンを備え一等飛脚船同様の豪華な仕様の新鋭船で、単に灯台業務ばかりでなく口イヤル,シップの役目も兼ねた船であった。明治天皇はじめ多くの高官が乗船し、わが国近代史の重要な場面で活躍した。なかでも明治9年(1876年)、明治天皇は東北·北海道巡幸の帰途青森から函館経由横浜まで乗船され7月20日に横浜に安着された。

この日を記念して昭和16年(1941年)に「海の記念日」が制定され、平成8年(1996年)に国民の祝日「海の日」(現在は7月第3月曜日)となった。又、明治8年(1875年)、小笠原諸島の領有権問題が生じた際に、日本政府の調査団を乗せ同島に赴き小笠原諸島領有の基礎を固める役割を果たした。この領有は現在のわが国の排他的経済水域の3分の1に当たる約150万㎢を確保する基となり、海洋立国日本の礎ともなった。明治丸は明治29年(1896年)に本学の前身である商船学校に譲渡され、係留練習船として昭和20年(1945年)まで5000余人の海の若人を育てた。また大正12年(1923年)の関東大震災や昭和20年(1945年)の東京大空襲では被災した多くの住民を収容し災害救援にも貢献した。昭和53年(1978年)わが国に現存する唯一の鉄船であり鉄船時代の造船技術を今に伝える貴重な遺産として国の重愛文化財に指定さた。

2. 一号館　[登録有形文化財(登録:平成9年12月12日、登録番号:第13－0003号)]

関東大震災後、昭和5年(1930年) 12月起工し、昭和7年(1932年) 11月に東京高等商船学校太館(事務室および教室)として竣工した。設計は文部省建築課と大蔵省営繕管財局による。建物の屋上階には実船を模した船橋が設けられ、各種航海機器類が配置されていた。屋上、室外の中央に自差修正船(デピエスコープ)、その北側に測深儀が設置されていた。測深実習が行えるように雨樋に似た筒が建物の外壁に沿って作られ、現在も残っている。
3階屋上には気象機械室、方向探知器室が設けられた。3階には運用造船模型室、無線教室、無線実験室、時辰儀六分儀室、水路図誌室が設けられた。2階には航海計器室があり最新式のジャイロコンパス、音響測深儀等が配置された。また、航海科階段教室は視聴覚教室用に利用された。平成9年(1997年)12月12日、国の有形文化財に登録された。

３．越中島会館 [登録有形文化財(登録：平成９年１２月１２日、登録番号:第１３－０００４号)]

越中島会館は旧水産講習所の建物で、昭和7年(1932年)から工事を始め、昭和8年(1933年) 5月に水産講習所本館として竣工。鉄筋コンクリートの耐火耐震建築であった。昭和20年(1945年)に米軍が接収。昭和25年(1950年)11月、警察予備隊(現自衛隊)が使用。昭和35年(1960 5月旧水産講習所地区が防衛庁から東京商船大学に所管替えとなった。その際、旧水産講習所本館を東京商船大学2号館とした。平成7年(1995年) 2月、東京商船大学新2号館竣工にともない、越中島会館と名称変更した。
平成7年(1995年)～平成8年(1996年)越中島会館の大改装を行った。水産･商船教育界の記念碑施設としてのファサード部分を越中島通りに際立たせた。平成9年(1997年) 12月12日、国の有形文化財に登録された。

4. 先端科学技術研究センター

[登録有形文化財(登録:平成9年12月12日、登録番号:第13－0005号)]

昭和7年(1932年)7月、1号館とほぼ同時期に鉄筋コンクリート建の東京高等商船学校図書館として竣工した。1階生徒閲覧室には室の周囲に造付開放書架を設備し、自由に閲覧させた。2階生徒閲覧室は必要に応じて講演室として使用する事も出来た。

2階教官閲覧室には各種の専門雑誌を備え、更に教官閲覧室からに自由に出入り出来た。小さく区切られた教官研究室が3室あり、その各々を1人ないし数人で使用することが出来た。図書館の建坪は124坪、延坪254坪で図書収容能力は約8万冊だった。昭和20年(1945年)に米軍が接収。昭和25年(1950年) １１月、警察予備隊が使用。昭和31年(1956年)越中島校舎地区が防衛庁から返還される。再び図書館として使用。昭和43年(1968年)新図書館竣工にともない、大学事務局として使用するため改装された。平成15年(2003年)東京商船大学と東京水産大学は統合し東京海洋大学となった。それに伴い事務局は越中島地区事務室として1号館に移り、現在は先端科学技術研究センターとして使用されている。平成9年(1997年) 12月12日、国の有形文化財に登録された。

５.第一観測台
[登録有形文化財(登録：平成９年１２月１２日、登録番号:第１３－０００６号)]
明治36年(1903年)6月竣工。現存する日本最古の天文台と推定されている。商船教育においては天測による船舶の位置を知ることが重要であり、天文学は必須であった。航海用天体暦び航海天文学教授用として使用された内部には当時東洋一といわれた最新鋭赤道儀望遠鏡(Theodolite)を備え、望遠鏡は分銅式によって天体の運行に等しい速さで回転するようになっていた。屋根の半円形ドームは手動で360度の回転が可能であり窓は二重になっていた。平成9年(1997年)12月12日、国の有形文化財に登録された

６.第二観測台録有形文化財(登録：平成９年１２月１２日、登録番号:第１３－０００７号)]
明治36年(1903年)6月竣工。第一観測台と同様に現存する日本最古の天文台と推定されている。商船教育においては天測による船舶の位置を知ることが重要であり、天文学は必須であった。内部は子午儀(Transit)を備え、天体の子午線通過時刻を精密に測定して精確な経度の測定及びその時の天体の高度から緯度の測定等ができた。昭和の初期まで時折授業にも使用された。昭和10年(1935年)以降は学生の同好会「天文部」部員により天体の観測に利用されていた。平成9年(1997年）12月12日、国の有形文化財に登録された。

7．G.E.O.ラムゼー功徳碑

[登録有形文化財(登録：平成5年3月29日、告示番号:5－4)]

この碑は、G.E.O.ラムゼー船長の優れた人格に対する尊厳と称賛を永く記憶するために明治19年(1886年) 3月の彼の没後1周年にあたり門弟達が建てた。初めは上野美術学校、現在の東京芸術大学の辺りにあったものを、大正の初め頃に現在地に移した。ラムゼー船長は、1839年イギリスのロンドンに生まれ、若くして航海学を学び、明治8年(1875年)に一等航海士として初めて日本に来た。明治9年(1876年) 6月1日に三菱商船学校(本学部の前身)の運用学教員として教壇に立ち、学生に航海術を教えた最初の先生で、明治15年(1882年) 4月に三菱商船学校が、官立に移行されることに伴い、惜しれつつ学校を去ることになった。そして、航海術の啓発や海運事業に多大の功績を残し、明治18年(1885年) 3月に他界した。なお、この碑は**平成5年(1993年)に江東区の有形文化財(歴史資料)に登録された。**

8．招魂碑

[登録有形文化財(登録：平成5年3月29日、告示番号:5－4)]

東京商船学校生であった田副重右衛門は、英国船に乗船して米国に渡る途中暴風雨に遭遇して死亡した。この碑は僚友たちが出資して明治21年(1888年) 10月に建てられ、題字は逓信大臣榎本武揚の篆書である。**平成5年(1993年)江東区の有形文化財(歴史資料)に登録された。**

９．精神不滅碑

太平洋戦争中の昭和19年(1944年) 7月と8月、清水高等商船学校学生3名は不屈の精神を持って遠泳訓練に挑んだが、数日来の豪雨の影響もあり、最後まで泳ぎ着いたものの力尽きて死亡した。
この碑はその敢闘精神を記すため、昭和19年(1944年) 11月に清水で建てられ、越中島に移された。

１０．菅船長記念像

菅源三郎船長(かんげんざぶろう)は、明治16年(1883年) 2月24日に愛媛県越智郡菊間町(現·今治市菊間町)に生まれた。商船学校を明治41年(1908年)に卒業し、第二次世界大戦勃発時には長崎丸の船長として揚子江河口にてアメリカの客船プレジデントハリソンを発見し、これを追跡してかく座(船を浅瀬に上げること)させた。しかし、昭和17年(1942年) 5月13日に長崎丸は長崎港外で機雷に接触して沈没した。菅船長は最後まで船橋にあって指揮をとったが、死者·行方不明者39名を出した。事故後も遭難者を慰問し、善後処理に奔走したが、5月20日に他界された。一年後の昭和18年(1943年) 5月20日には、1周年祭が本学で行われた。
菅船長石像は昭和20年(1945年) 1月に菅船長頌徳会によって建立された。

11. 植樹記念碑

明治41年(1908年) 11月2日皇太子殿下(後の大正天皇)御臨席のもと卒業式が挙行され、天皇陛下より優等生が御下賜品を賜った。これを記念して、青年同窓会が桜樹200余株を寄贈した。**平成5年(1993年)江東区の有形文化財(歴史資料)に登録された。**

12. 百周年記念資料館

東京海洋大学百周年記念資料館[昭和53年(1978年)開館]は、東京海洋大学の前身の一つである東京商船大学が明治8年(1875年) 11月1日に隅田川の永代橋下流に係留した成妙丸を校船と定めて開学してから、昭和50年(1975年)で100周年となったことを記念し、その中心事業として建築された。この資料館は一般によく見られる海事資料館とは異なり、本学100年の歴史を軸とした商船教育史とその周辺の海事史を物語る資料を収集展示している。

13．アンカー（錨）の塔

商船教育発祥を記念して、昭和40年(1965年)に85周年記念会により建立された。このアンカー(錨)は係留練習船としての明治丸をポンド内に定置する際に用いられたものである。アンカーの主幹は天の北極を指し、ストックは天の赤道を指している。

14．スクリュウープロペラ・第一世汐路丸の錨

スクリペラュウープロペラ

旧日本海軍の駆逐艦磯風に装備されていた左舷プロペラ

重量：1，798Kg　材質：マンガニーズブロンズ
磯風は大正7年（1918年）竣工
基準排水量：1，105t　主機：27，000馬力
速力：34ノット

第一世汐路丸の錨

昭和29年（1954年）3月竣工。昭和42年（1967年）3月まで小型練習船として学生の実習訓練、船舶運航技術の実験研究に活躍した。総トン数150トン、ディーゼル機関380馬力、速力10ノット

15. 玄武岩・鍾乳石

練習船大成丸は、昭和12年（1937年）第54次遠洋航海で赤道に近いカロリン諸島を訪れた。クサイ島で大羽船長は酋長キングシラクから島名と年号を直筆した城塞の石材（玄武岩）を記念品として寄贈を受けた。船長は航海中に此の石材の文字を自ら彫刻し持ち帰った。又パラオ島では鍾乳石の寄贈を受けた。

16. 繋留練習船明治丸記念碑

昭和20年(1945年) 3月10日の東京大空襲の際明治丸を守り抜いた東京高等商船学校生が卒業55周年を記念して、平成12年(2000年) 9月に建立された。

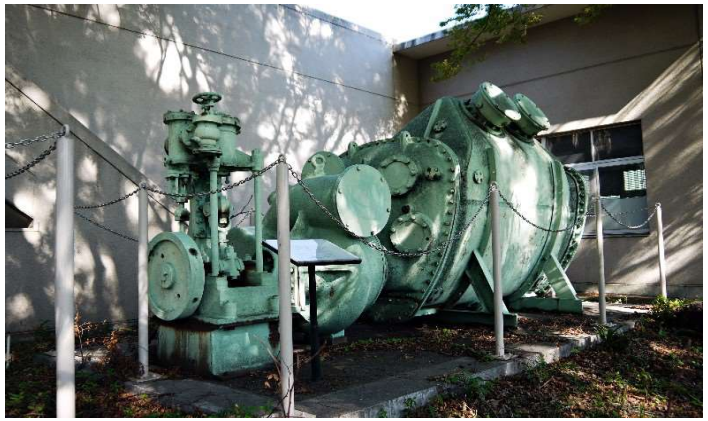
17. 全天候型救命艇

第一中央汽船の「おうすとらりあ丸」に搭載されていた試作の救命艇で神戸の石原造船所で建造された。長さ(全長及び垂線間長) 8メートル、型幅2メートル、型深さ2.3メートル。日本造船技術センターにおいて、日本船舶振興会の昭和45年度(1970年度)から48年度(1973年度)至る補助事業「救命艇及びその降下装置の研究」を実施した。そのなかで全天候型救命艇が開発され試作艇がつくられたが、本学の救命艇はその改良型である。昭和51年(1976年)5月に「おうすとらりあ丸」から降ろし本学に設置された。

18. 駆逐艦「あけぼの」シリンダ

「あけぼの」は、明治32年(1 899年) 7月に英国のYarrow造船所で造られた。排水量345トン、速力31ノット、四気筒三連成機関2台、6000馬力。
関東大震災の後、主機関1台を学生の組立実習に供し、展示品はその一部。高圧(20.5インチ)、中圧(31.5インチ)用シリンダである。

19. 復水器・循環水ポンプ



大正年間に用いられたと思われる蒸気機関の主復水器とそれに冷却海水を送る蒸気原動機付きの循環水ポンプ、復水器は内部に多数の銅合金管を装備している。総重量は約4トン。

20. 明治丸記念館

明治丸記念館は、東京海洋大学明治丸海事ミュージアム機構の施設として、平成28年3月に竣工し、平成28年7月18日海の日から一般公開を開始した。館内は展示室とセミナー室がある。
展示室は、明治丸の歴史を5つのカテゴリーに分け、貴重な写真と文書などで解説する
①ロイヤルシップ明治丸(建造から明治天皇東北･北海道巡幸と海の日)
②はたらく明治丸(小笠原航海、燈台巡回船の時代)
③練習船明治丸(練習船の50年間)
④重要文化財明治丸(昭和53年重要文化財に指定)
⑤地域の中の明治丸(地域の方々との交流の歴史)
展示品には、明治丸の建造伺と回航指令書、重要文化財指定書などのほか銀製の食器、象牙柄のナイフ･フォークセットなど明治丸の多彩な活躍を物語る資料が含まれている。セミナー室は、視聴覚設備を備え、明治丸の歴史文化の発信、海事情報啓蒙活動、小中学生対象の体験教室などの場として多目的に使用される。

明治丸あれこれ

重要文化財『明治丸』の御案内

東京海洋大学越中島キャンパスに保存されている重要文化財「明治丸」は、明治政府が政府専用船として明治６(1873)年、英国グラスゴーのR･ネイピア造船所に発注、明治7(1874)年11月30日竣工、明治8年2月20日に横浜に到着した。**現在の船体は、建造当時の姿のままで、造船の歴史を示す貴重な遺訓として、昭和53(1978)年5月31日、重要文化財に指定された。**

←（山高五郎画伯による快走中の明治丸）

船体の要目（竣工時）

船 名：MEIJI MARU 明治丸　　船舶番号：675　　信号符字：HBKF　　所有者：工部省燈台局
定繋港：武蔵國横濱　　船 型 ：補助帆付二檣トップスル･スクーナー 双螺旋汽船（旅客船仕様）
総トン数：1010.08噸(ロイズ検査証書)　　登録長：240.3 ft (73.24 m)（上甲板長さ）
主甲板長：223 ft (67.97 m)　　登録幅：29.4 ft (8.96 m)　　登録深：21.7 ft (6.61 m)

主汽関：倒立型2連成往復動蒸気汽関 2基　　ボイラー：前後端焚円缶式
出 力：試運転 1,450馬力･12.66 kt　　常 用 1,100 馬力･75 rpm･10.5 kt
石炭庫容量：速力10.5 kt（公称馬力280 HP）で約12日分

船室設備：(上甲板)ー船将室
(主甲板)ー御座所、１等客室8室、２等客室6室 予備室4室、３等男子大部屋30名、女子大部屋11名
乗組士官室6室、乗組水夫大部屋21名、火夫大部屋21名

本船は、当時の最新技術により、2基の主機関と2基のスクリュープロペラを装備し、英国グラスゴー～横浜間（スエズ運河経由）11,400海里を50日程で航海してきており、性能の良さを表している。

明治史に参加

明治８(1875)年

・2月 横浜に到着したMEIJI MARU は、明治天皇のお召し船や政府御用船に就役した。
・3月 横須賀で進水した軍艦清輝(せいき)に行幸された明治天皇をお迎えに出た。
・11月 小笠原諸島領有問題で小笠原への調査団派遣に従事し、小笠原諸島の日本帰属が決まった。

明治9(1876)年

・1月 韓国江華島事件に出動した日本軍艦へ燃料補給などの支援をした。
・7月 天皇の東北北海道大巡幸に、青森から横浜までお召艦として従事。　（乗船要人名は後出）
・8月 大巡幸で残った随員を迎えに函館まで往復した。　（乗船要人名は後出）

明治10(1880)年

・天皇の京都行幸に供奉し、西郷隆盛の蜂起を鎮撫に出かけるため神戸で待機したが、
開戦となったため取り止めとなった。

明治12(1879)年

・4月 琉球併合問題で那覇まで出動。上京する琉球国王子を乗せて帰港した。

明治15(1882)年

・8月 朝鮮壬午事変で馬関､仁川に出動した。

明治20(1887)年

・11月 硫黄島探検に出動した。

この時期は、新政権による中央集権体制の確立のため、天皇はじめ政府要人達が全国を回り、体制の定着と人心の安定に努力しており、その人達の移動のため船が必要だった。　そのため工部省所属の「テーボール号」「明治丸」と海軍省所属の「高雄丸」の3隻がお召船、運送船となってお供していた。
**　残されている資料には、本船は、全国の沿岸に西洋式灯台を建設するための灯台巡廻船として、伺書が出されているが、仕様が建設工事用の船とは異なっており、巡廻船は名目であったと思われる。**

商船学校の練習船となる

明治29(1896)年

・7月、本船の性能では、灯台
巡廻船の任務をこなせないとして、商船学校に貸与され、その後移管。　隅田川の永代橋下流に繋留され、練習船として学生達の生活と教育の場となり、船内設備も改装され、学生達を育ててきた。

明治31(1898)年

・2月 学校の教育方針により、
帆装を3檣シップ型、船内居住区を改装した。

明治34(1901)年

・12月 学校が越中島へ移転することになり、本船も学校の繋留池（現在の場所）に移転、以来、深川周辺　の人々とも交流が始まり、戦争やその後の苦境にも耐え、学生達だけでなく、地域の人々にも親しまれ　てきた。

大正12(1924)年

・ 関東大震災に遭遇したが本船は火災を免れ、避難者を収容した。

昭和2(1927)年

・ 腐食した主機関を撤去し、中甲板前半の客室設備も撤去した。

昭和12(1937)年

・ ミズンマストのヤードを外し、変形バーク型に改装。　腐食したボイラーを撤去し、復元力確保のため船底をセメントで固めた。

昭和18(1943)年

・皇太子殿下が行啓され、操帆訓練をご覧になった。

昭和20(1945)年

・ 連合軍に接収された。

昭和26(1951)年

・ 排水などの保守がされなかったため、繋留池で沈没、接収解除。

保存船から重要文化財になる

昭和29(1954)年

・ 練習船の役目を解き、記念船として保存することになった。

昭和38(1963)年

・ 防潮堤建設でポンドが埋立てられ、地上に固定された。海事資料館にする計画が立てられ、陸上定着工事、補修工事その他の整備工事が行われた。

昭和39(1964)～昭和43(1967)年

・船体を固定するため船底部に型鋼を取り付け改修した。

昭和42(1967)年

・海事資料館として一般公開を始めた。

昭和53(1978)年

・日本最初の鉄船であるとして重要文化財の指定を受け、資料館運営委員会に明治丸部会を設置して、復元工事に携わった。

昭和55(1980)～昭和58(1983)年

・調査保存修理工事を行い、明治31年当時の姿に復旧整備する基本方針が立てられた。

昭和58(1983)～昭和63(1988)年

・ 復元工事を実施。　基礎部分（船底下）にパイルを打ち、７基のコンクリート台座を造り、明治丸を乗せる基盤整備工事（大成建設）と、船体を修復する保存修理工事（三菱重工業）が行われた。

平成1(1989)年

・一般公開を開始した。

平成10(1998)年

・ 船体の腐食が進み公開を中止した

平成26(2014)～平成27(2015)年

・上甲板木部の修復工事に着手、4月に完工した。

平成27(2015)年

・海の日より一般公開を再開した。

明治丸のみどころ

本船は、船体部材に鉄材を使用して造られており、当時の製鉄技術による棒材、板材、山形材などの部材を、横式構造で配置し、リベットで結合して船体が造られているため、造船技術の遺訓として文化財に指定された。

１、船体組立の工作法

船体の形状は、当時の快速帆船と同じようなクリッパー型になっており、細くスマートな形に造られている。　外板と肋骨材の接合は、外面側は平で、船内側は丸く飛び出したリベットが使われている。　また、船体の主甲板以下は6枚の横隔壁で仕切られており、外板が破損し浸水しても十分な浮力を維持できる構造になっている。

２、船首と船尾の装飾

船首と船尾に飾りをつけることは、帆船時代から航海のお守りとして付けられており、本船にも飾りが付けられている。　船首像は、鳥が翼を後ろに長く伸ばし翼にアカンサスの飾りがあり、鳥の種類については確定していないが、古くより天皇の乗り物を「鳳輦」というので、「鳳凰」と考えてもよい。

３、装飾にアカンサス文様を採用

アカンサス（和名はあざみ（葉薊））は、地中海沿岸が原産地の耐寒性大型多年草で、冬も茂り縁起が良く、格調ある文様として装飾に使われており、古代の建築物に多く使われている。　このアカンサス装飾を、船首、船尾、一等客室区画の装飾に施してある。

日本では、明治時代の西洋建築、現行一万円札、金沢大学の校章、東京芸術大学の校章、などに採用されている。

４帆走設備（マスト･ヤード･シュラウドなど）

商船学校に移管された後、当時の教育方針により帆船を操ることを実習するため、快速帆船の３檣シップ型（カティーサーク号と同じ型式）に改装した。

カティーサーク号は、帆船時代の終わりに活躍した快速帆船で、中国で取れたお茶を年内に英国に届けることができた。

５、上甲板の航海器機類
　上甲板の航海用の機器類は、建造当時のもので、英国の当時の工業技術水準を知ることができる。　船首の錨鎖、揚錨機などは現代のものと構造的には変わっていないが、故障に備えて人力で動かす機構も付いている。
　操舵は船橋の操舵室から操舵鎖、操舵棒によって人力で船尾の操舵機を遠隔操作する形式で、機構の故障に備え、応急操舵装置も付けられており、この安全対策の考え方は現代の船にも適用されている

６、主甲板客室区画
　当時の北大西洋航路の客船と同様、後部を一等区画とし、中央にサロン、両側に客室、を配置した形式。　一等客室区画は、主階段、仕切り壁、テーブル、円形ソファー、鏡付飾り棚には、豪華な装飾がほどこされている。
　船内の照明にはランプが使われ、一等区画は柱の頂部に埋め込み式になっており、サロン側と客室側を照らすよう工夫されている。
　日本到着後改装された御座所には居室、寝室、浴室、厠が装備され、居室の壁面には、装飾の板絵が取り付けてある。　（御座所に改装した時のものと　思われる）

　船内の換気は自然通風で、日光が当たる側は、相当蒸し暑くなるので、部屋の仕切壁は通気のため鎧戸形式になっており、角窓にも、盲戸･ガラス戸･鎧戸が装備され、船室環境を工夫している。

　主甲板中部に配置されていた客室等の共重設備は、繋留練習船になった時代に、学生たちの生活や実習のため取り払われた。

本船に関わった明治政府要人たち

明治初期の中央集権化と、それによる一般庶民の不安を乗り切るため、明治天皇はじめ多くの政府要人が国内を動き回り、その旅行のために本船を利用した。

当時、鉄道も東京と大阪の周辺のみで、大人数の旅行には船しかなかった。このため本船を建造しようとの動きとなり（明治6年始めに書かれた資料がある）、この時は、右大臣岩倉具視、大久保利通らは遣欧使節団で欧米に出ており、国内には太政大臣三條實美、参議西郷隆盛しか残っておらず、この2人が建造しようと決めたと思われる。

明治9(1876)年の東北北海道大巡幸は、奉供者が200人以上の大規模なもので、函館から横浜への還幸には199人が、明治丸、テーボール号、
運送船（高雄丸）などに分乗して横浜に還幸された。横浜に到着された7月20日が海の記念日の始まりとなった。

この時乗船した政府要人は、明治天皇、内務卿大久保利通、宮内卿徳大寺実則、宮内少輔杉孫七郎、その他事務方の天皇お付きの要員で、残った人達を8月に本船が迎えに行った。　その時乗船した要人は、太政大臣三條實美、外務卿参議寺島宗則、陸軍卿陸軍中将山縣有朋、工部卿参議伊藤博文、元老院幹事陸奥宗光など、政府顕官のほとんどが乗船している。

明治10年に行われた京都大阪行幸には、高雄丸がお召艦となり、明治丸、テーボール号が神戸まで供奉した。　この行幸は、孝明天皇の十年祭と神戸～京都の鉄道開通式へのご臨席で、天皇は京都に半年ほど滞在された。　この間に、鹿児島私学学校派士族が西郷隆盛を擁して蜂起する事件（西南戦争）が勃発、供奉していた太政大臣三條實美、内閣顧問木戸孝允、陸軍卿山縣有朋、参議工部卿伊藤博文ら御前会議を開き、西郷隆盛を慰撫するため、有栖川親王を勅使として本船で出発することとしたが、戦闘状態になったため派遣は取り止めとなった。

この頃になると、民間の船会社（郵便汽船三菱会社）が大型の旅客船を購入して運行していたため、それらがお召船となり、天皇が明治丸に乗船されることはなくなった。