

ゴム報知新聞 NEXT

タイヤ・工業用品・原材料などゴム・樹脂に関する情報サイト

HOME > 連載 > Front Line > オリンピックを足元から支える技術

コラム「Front Line」

オリンピックを足元から支える技術

会員限定 **連載** New! 2021-07-12

7月23日、東京2020オリンピックが開幕する。そのメインスタジアムである国立競技場のトラックには、イタリア・モンド社のトラック材「モンドトラックWSTY」が使われている。日本での販売代理店を務めるクリヤマが施工した。

トラック材には世界陸連（WA）、日本陸連双方に基準があるという。世界陸連には衝撃吸収、変位、滑りなど9つの試験項目を設けたトラック材の認証制度があり、一方の日本陸連ではトラック材の硬度などに規定がある。走路部の厚みについては、双方とも13ミリ以上と規定されているが、それ以外の規定は若干異なるようだ。ちなみに、国立競技場の走路部には14ミリが採用されている。

モンド社のトラック材は、ゴム製で全てを工場内で生産する。そのため、現場施工でウレタンを塗布するウレタン舗装のトラックと比較して、均一性に優れている。また、裏面の六角形衝撃吸収層が、走者の足腰への負担を軽減しつつ、反発性を生み出しており、安全性と走りやすさという相反する性能を兼ね備えているのも強みだ。工場で生産するため表面のエンボスは均一で、ゴム特有のノンスリップ性によって、雨天時やノンスパイクシューズの利用でも滑りにくい。国立競技場には、モンド社製の特長を生かしつつ、「従来品に比べさらに耐候性を高めたものが使われている」（クリヤマ）という。

トラック材のメンテナンスは、普段であれば「ひどい汚れを水洗いする程度で済む」（同）という。改修については「5年に1度の日本陸連による公認競技場の更新に合わせ、部分的な改修を行うケースが多い」（同）が、利用頻度によって張り替え期間は異なるようだ。仮に一部分だけ欠けてしまった場合は、部分的に剥がし、新たな材料を貼って対処する。

世界中が注目する東京2020オリンピック。多くの熱戦が期待されるが、選手はもちろんのこと、その足元を支える技術にも注目してみたい。