

南韓政府為降低首都圈空氣中污染物濃度，規劃加強首都圈地區大氣環境管理基本計畫之管制強度，為此，南韓預計針對汽車和餐飲行業採取減排措施，並從 2014 年起增加吸入性粒狀物(PM₁₀)濃度的預報頻率，2014 年 2 月開始，每日發佈兩次吸入性粒狀物(PM₁₀)預報，2014 年 5 月起，增加細懸浮微物(PM_{2.5})的每日預報。南韓環境部 1 月 2 日於官方網站上公佈，南韓政府預計於 2015 年至 2024 年間，將首爾、仁川、京畿道等首都圈地區之吸入性粒狀物(PM₁₀)年均污染物濃度從 47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 降低到 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，將細懸浮微物(PM_{2.5})的污染物濃度從 27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 降低到 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。其中對細懸浮微物的管制標準較 2013 年 12 月所提出之管制目標更加嚴格，且對於空氣當中的氮氧化物(NO_x)濃度和臭氧(O₃)濃度也制定了相應的管制標準。此為南韓政府第二期程的首都圈地區大氣環境管理基本計畫，相較第一期程計畫目標¹，第二期程計畫除了強化原先兩項指標要求外，並新增細懸浮微物(PM_{2.5})和臭氧(O₃)的管制目標。

為了落實第二期程計畫之四項污染物濃度指標，南韓政府針對首都圈空氣污染的元兇之一--汽車尾氣，南韓政府計畫在 10 年間投入 4.5 萬億韓元(約合台幣 1,440 億元)，擴大環保汽車的普及範圍，建設基礎設施，下調車輛價格，努力促進環保車輛的普及與多樣化，有關具體措施包括：

- (一) 推動首都圈地區清潔能源車輛普及化：屆時，首都圈環保車輛將占到該地區汽車總數的 20%，高達 200 萬台，行政、公共機關的環保車輛購買比率從 30%增至 50%，與一般使用汽油的車輛相比，環保混合動力車輛可減少約 35%的溫室氣體和污染物排放，市民購買環保汽車，可享受高峰時段通行費用減免、公共停車場折扣等多重優惠。
- (二) 提高車輛尾氣排放限值標準：嚴格限制排放超標車輛運行，並鼓勵大型公車和貨運車輛加裝減排淨化裝置。南韓環境部與地方政府合作，針對進入首都圈排放超標車輛處以罰款，被處以罰款的公害車輛限制其運行地區制度方案，最快將於 2017 年起首先對大型貨車、巴士採取該措施。

此外，南韓國針對國內特有的排放源安裝減排設備，如：烤肉店等餐飲場所，改造各類產業之減排設備更新，提供一般家庭鍋爐更換等支援。

¹ 第一期程首都圈地區大氣環境管理基本計畫是自 2005 年至 2014 年，計畫目標為將吸入性粒狀物(PM₁₀)的年均濃度降低到 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ；氮氧化物(NO_x)污染物濃度降低到 22ppb。

除了交通方面的管制措施外，還將針對 312 個產業實施污染物排放總量限制，未來將擴大 414 個，另大型施工場所也被要求定期用水清洗，防止產生粉塵污染。

南韓部分研究機構調查顯示，南韓曾出現幾次高濃度霧霾天氣，不排除為周邊國家對南韓所造成的影響，首爾市政府引用 2011 年南韓安陽大學和水原大學聯合研究報告，2011 年首爾市PM_{2.5}的污染總量中，來自中國大陸等周邊國家的污染占 49%，首爾本身的污染占 21%，仁川京畿道等周邊地區的污染占 26%。

根據南韓環境部預估，第二期程首都圈地區大氣環境管理基本計畫若順利實施，因空氣污染造成提早死亡人數可望自 19,958 人降低至 10,366 人，如表一，可望節約 6 兆韓元/年的社會成本，如表二。

表一、人體危害效益評估(單位：人)

項目	實施管制措施前(A)	實施管制措施後(B)	效益(A/B,%)
早期死亡	19,958	10,366	48%
呼吸系統疾病	4,714~11,447	1,276~3,098	73%
急性支氣管炎	804,373	387,751	52%
慢性支氣管炎	6,742	1,799	73%

表二、社會成本評估(單位：10 億韓元)

項目	實施管制措施前(A)	實施管制措施後(B)	降低成本(A-B)
早期死亡	122,577	63,665	58,912
呼吸系統疾病	307	83	224
急性支氣管炎	213	103	110
慢性支氣管炎	35	9	26
總計	123,132	63,860	59,272