

惟截至目前為止，仍有彰化田中在內等三處高鐵車站尚未興建完成，尤其彰化站土地徵收作業早已完成且交付高鐵局，但高鐵局卻遲遲未交給台灣高鐵公司，讓彰化縣民望穿秋水，嚴重影響高鐵整體的興建目標。為了及早實現台灣西部地區一日生活圈的目標，同時落實行政院興建高鐵十二車站的承諾並顧及彰化、南投等地居民的交通便利性，本席強烈要求行政院、交通部、高鐵局應按照原定的規劃建設期程，儘速完成高鐵彰化站設計施工並儘早通車，同時明確答復興建時程表及預定通車時間年限。是否有當，請公決案。

說明：

一、台灣高鐵由台北至高雄左營，全長約 345 公里，沿途經過 14 縣市、77 市鄉鎮區。並在台灣西部走廊規劃設置 12 個車站，目前計有台北、板橋、桃園、新竹、台中、嘉義、台南、左營等八站完成通車，彰化、苗栗、雲林等站區則被列入第二期興建的車站。交通部 97 年度施政計畫中的重大目標之一就是推動高速鐵路新增苗栗、彰化、雲林。其中高鐵彰化站位於田中地區，面積七點八公頃，連同周遭商圈的高鐵特定區有一百六十公頃。

二、高鐵從無到有，而原本不在規劃內的彰化站，在地方強烈的要求下，已獲得同意增設，已納入政府既定政策，也是交通部和台灣高鐵公司 BOT 契約所規定。彰化縣有一百三十一萬人口，是雲林縣的兩倍、苗栗縣的三倍，旅北鄉親更是高達百萬人，其次彰化境內擁有四大工業區、六大產業園區，而彰化也是進入南投縣觀光的最佳門戶，彰化站的興建順序絕對應該優於苗栗站及雲林站，同時彰化縣政府業已規劃相關聯外道路。且彰化縣政府土地徵收作業已完成並於 94 年交付高鐵局，但高鐵局遲遲未交給台灣高鐵公司，讓彰化縣民望穿秋水。高鐵彰化站的效應是區域性，且及於整個彰南地區的鄉鎮，甚至南投縣，例如緊鄰的田尾公路花園、襪子和番石榴的故鄉一社頭，一旦高鐵彰化站通車，其帶動的人潮，將有「近水樓臺先得月」的產業加乘效應。近年來，經濟不景氣，房地產不佳，眼看高鐵已通車年餘，一日生活圈效應業已形成，但彰化站卻仍遙遙無期。對於台灣高鐵公司遲遲不辦理土地接收，藉故延遲該工程的興建與施工。本席在此表示嚴重的抗議。

三、高鐵彰化站之設置屬國家既定政策，且屬合約明訂計畫。交通部應囑台灣高鐵公司即刻動工並限期完成，爰此本席強烈要求行政院立即召集交通部、高鐵局暨台灣高鐵公司，就高鐵彰化站組成專案小組，按照原定規劃建設期程，實現彰化鄉親一個便捷的交通願景下，共同促成高鐵彰化站儘速設站，且明確告知設站時程表，許給彰化縣民便捷的交通，並進一步縮短城鄉距離、均衡區域發展、強化生活圈機能、促進地方繁榮與發展。

提案人：蕭景田

連署人：朱鳳芝 郭素春 鄭汝芬 羅淑蕾 趙麗雲  
費鴻泰 陳秀卿 林建榮 劉銓忠 鄭麗文  
林滄敏 楊瓊璵

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

現在進行第三案，請提案人賴委員士葆說明提案旨趣。

賴委員士葆：（13 時 56 分）主席、各位同仁。本席等 12 人，針對金管會銀行局擬規劃私人財富

銀行理財營運的客戶，投資連動債衍生性金融商品的投資服務對象「限於三千萬元以上的客戶」。實務界普遍認為，金管會倘實施此一規範，將該風險概念推及於所有高風險的衍生性商品，不僅迫使銀行僅對高額客戶服務，犧牲小額客戶的投資機會，亦會產生未來銀行理財業務在金融業將會形成大者恆大、小者恆小之謬象，扼殺台灣金融業在理財業務的未來發展契機，小型銀行永遠沒有機會擴大其規模。有鑑於此，爰提案要求行政院金管會應針對此一議題相關題目對外召開公聽會，聽取各界意見後，再行檢討此一措施之可行性。是否有當，敬請公決。

第三案：

本院委員賴士葆等 12 人，針對金管會銀行局擬規劃私人財富銀行理財營運的客戶，投資連動債衍生性金融商品的投資服務對象「限於三千萬元以上的客戶」。實務界普遍認為，金管會倘實施此一規範，將該風險概念推及於所有高風險的衍生性商品，不僅迫使銀行僅對高額客戶服務，犧牲小額客戶的投資機會，亦會產生未來銀行理財業務在金融業將會形成大者恆大、小者恆小之謬象，扼殺台灣金融業在理財業務的未來發展契機，小型銀行永遠沒有機會擴大其規模。有鑑於此，爰提案要求行政院金管會應針對此一議題相關題目對外召開公聽會，聽取各界意見後，再行檢討此一措施之可行性。是否有當，請公決案。

說明：

一、現行超過三千萬元以上的理財客戶不超過全體理財客戶的 10%：現行台灣金融業的私人財富管理業務，單一客戶往來持續金額超過三千萬元以上的理財客戶不超過全體理財客戶的 10%，顯見大部分大額客戶仍對外資銀行的私人理財服務較具信心。

二、對客戶投資連動債衍生性金融商品的投資服務對象「限於三千萬元以上的客戶」措施，將會衝擊台灣金融業之私人理財業務的發展：據悉金管會銀行局現行擬規劃管理私人財富銀行理財營運，針對客戶投資連動債衍生性金融商品的投資服務對象「限於三千萬元以上的客戶」。推測其動機在於高額理財客戶較能承擔風險性較高的連動債商品潛在的可能投資損失。倘有如此規範，針對未來投資對象僅限於極小比例的大客戶，無異把連動債商品市場推及給外資在台銀行，進而排擠台資銀行。不僅如此，此舉恐將形成未來銀行理財業務在金融業會大者恆大、小者恆小，如此管制觀念勢將會扼殺台灣金融業在理財業務的未來發展契機，對現行台灣金融業正在起步的私人理財業務無疑是一大打擊。

三、大額客戶不代表能承受較大的投資風險：投資客戶對於能承受較大的投資風險，事實上要看客戶整體的財力及投資連動債商品所占其財力總額的比例。依目前現象，理財客戶會把資金分散委託多家銀行，絕不會集中一家，故以單一銀行的理財客戶金額來判斷其風險承擔能力，似不切實際。

四、主管機關職責應係於建立健全的監管機制與配套：客戶投資高風險的衍生性金融商品，私人財富銀行的責任在於充分告知客戶投資的風險程度及風險之所在。如果銀行僅對高額客戶服務，無異犧牲小額客戶的投資機會。同時，主管機關亦難針對如何界定三千萬元以上大客戶？委託投資金額因時間及投資規模而有高、有低，如何認定三千萬元的投資水準維持率？倘有小額投資客戶要委託銀行投資連動債商品，銀行可以拒絕嗎？如何證明是銀行理專主動建議或被動配合

？等諸類問題與糾葛予以釐清。是以，主管機關要管理的應健全監管機制與相關配套，督促銀行在推行高風險的衍生性金融商品時，要切實充分的提供投資資訊及風險評估，不得以不正當之方式誘導其投資，方為妥適。

提案人：賴士葆

連署人：費鴻泰 羅淑蕾 孔文吉 朱鳳芝 林滄敏

廖婉汝 李復興 羅明才 林建榮 李鴻鈞

蔡正元

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

現在進行第四案，請提案人鄭委員汝芬說明提案旨趣。

鄭委員汝芬：（13 時 58 分）主席、各位同仁。本席與蕭景田等 14 人，針對西濱快速公路員林大排至西濱大橋新建工程已經延宕了 11 年，其它縣市都已經完工通車，惟獨彰化西南角還沒動工興建。為了讓彰化西南角建設快速起飛，打通交通動脈、促進觀光及休閒產業發展，維護台 17 線的行車安全，特提案要求行政院應全力推動芳苑到大城段的西濱台 61 線儘速動工通車。是否有當，敬請公決。

第四案：

本院委員鄭汝芬、蕭景田等 14 人，針對西濱快速公路員林大排至西濱大橋新建工程已經延宕了 11 年，其它縣市都已經完工通車，惟獨彰化西南角還沒動工興建。為了讓彰化西南角建設快速起飛，打通交通動脈、促進觀光及休閒產業發展，維護台 17 線的行車安全，特提案要求行政院應全力推動芳苑到大城段的西濱台 61 線儘速動工通車。是否有當，請公決案。

說明：

一、彰化西南角不能再等待：由表一的數據可以清楚看到芳苑、大城鄉的人口從 85 年起到現在呈現負成長的現象，就業不易是相當重要的因素。由於土地鹽化、台灣加入 WTO，加上地層下陷，嚴重影響了芳苑、大城的農漁業，為了環境永續利用並兼顧產業發展及促進就業，輔導當地農漁業轉型為觀光休閒產業是唯一的路。但芳苑、大城空有豐富的資源，卻為何無法發展觀光休閒產業呢？因為獨缺了芳苑至大城段的西濱台 61 線，使得彰化西南角與主要交通動脈一高、二高無法連結，讓進出彰化西南角的鄉親及旅客產生不便，快速交通網路無法建立，就會降低遊客的意願。惟有交通建設才能增進國民休閒旅遊的可及性，帶動彰化西南角觀光休閒及文化創意產業的共同發展，促進本局發展成為彰化縣的「濱海農業休閒帶」。

表一、彰化西南角人口數一覽表

鄉鎮別	85 年	96 年	減少
芳苑鄉	40,821	37,288	-3,533
大城鄉	22,384	19,903	-2,481

資料來源：內政部網站

二、維護台 17 線的行車安全：由表二的數據可以清楚看出，台 17 線在福興段的台 17 線與台