

낭독체에 나타난 중국인 학습자들의 운율구 실현 양상
— 청취실험을 바탕으로 —

Aspects of Prosodic Phrases' Formation
Produced by Chinese Speakers in the Reading of Korean Text

윤 영 숙*
Youngsook Yune

ABSTRACT

The purpose of this paper is to examine how Chinese speakers realize Korean prosodic phrases in the reading of Korean texts. Prosodic phrase, in this study, is defined as basic unit of spoken language which can be perceived as purely separate phonetic unit by both hearer and speaker, and is realized with a coherent intonational configuration. Prosodic phrase plays an important role in both speech production and perception. In the second language acquisition, prosody influences the accuracy and fluency of spoken language. The main purpose of this study is to describe the aspect of syntagmatic operation of prosody that produces prosodic phrases. We have specifically examined the relations between the prosodic phrase's boundary and its syntactic status. Furthermore, we examined internal syntactic structure of each prosodic phrase. And the results of each analysis were compared to the aspects of prosodic phrases' formation produced by native Korean speakers. The results show that Chinese speakers tend to coincide the prosodic phrases with syntactic structure more than native Korean speakers.

Keywords: prosody, prosodic phrase, syntactic structure, rhythm, Korean language

1. 서 론

운율구(Prosodic phrase)란 음성언어의 발화단위로 말하는 이와 듣는 이 모두가 객관적으로 동의할 수 있는 음성적 끊김이 있는 단위를 말한다(성철재, 1994). 언어의 초분절 요소인 운율에 의하여 생성되는 운율구는 내부적으로 일관된 억양곡선과 시간 구조로 이루어지며 마지막 음절의 장음화와 성조의 변동, 임의적인 쉼 등으로 경계가 확정되는 단위이다. 따라서 내부에 쉼이나 끊김이 인지되지 않는 하나의 발화 덩어리라 할 수 있다. 이러한 발화특성은 음절들 간의 긴밀성을 강화시키므로 운율구는 다양한 음운규칙이 실현되는 단위이기도 하다. 또한 운율구는 음성언어의 의미가 생성되고 지각되는 단위이다. 따라서 운율구 형성이 잘못되면 의도된 것과 다른 의미가 구축되거나

* 중국 낙양외국어대학교 한국어학과

의미가 제대로 생성되지 못하여 의사소통에 장애가 생길 수 있다. 그리고 운율구는 한 언어의 리듬을 생성하는 단위이다. 강세와 비강세 음절의 통합적 작용이 운율구 내에서 이루어지며 운율구 경계의 장음화와 성조변화는 한국어의 고유한 리듬을 결정하는 중요한 요소가 된다.

운율구의 생성 메커니즘은 잘 알려져 있지 않지만 운율은 통사구조와 같은 언어학적 통제로부터 어느 정도의 자율성을 확보하고 있다. 운율구 형성에 미치는 통사의 영향은 무시할 수 없지만 운율구 형성에는 문장의 정보구조나, 발화속도, 리듬 등 다양한 요소가 상호 복합적으로 작용하기 때문이다.

모국어 화자들이 어떻게 운율단위를 실현하는가 하는 문제는 이미 음성학이나 음성합성, 음성인식 등에서 기본적이면서도 중요한 연구대상이 되고 있다. 하지만 비단 음성학이나 음성공학에서만 아니라 제 2외국어 학습에서도 운율단위의 실현 양상은 중요한 문제가 된다. L2 학습자가 의미를 소리로 전환하기 위해서는 우선 해당 언어단위들을 발화 단위, 즉 운율단위로 전환해야 하기 때문이다. 의미단위의 소리단위로의 전환은 먼저 어절들 간의 운율적 결합이 제대로 이루어져야 하며 그와 동시에 각 운율구에 대한 억양, 강세, 리듬 등의 운율적 표시가 수행되어야 한다. 이러한 운율의 작용으로 음성언어의 정확성과 자연성이 결정된다. 따라서 운율 현상에 대한 이해는 제 2 외국어 학습에서 발화의도와 목적에 맞는 정확하고 자연스러운 의사소통 수행 문제와도 직결된다.

그러나 실질적으로 외국인 학습자들이 해당언어의 운율 구조를 어떻게 실현하는가에 대한 연구는 미미한 편이다. 이에 본 연구에서는 중국인 학습자들이 실제 읽기 발화에서 생성하는 운율구의 실현 양상을 살펴보고자 한다. 본 연구의 목적은 두 가지이다. 첫째는 중국인 학습자들이 읽기에서 생성한 운율구를 청취분석을 통하여 도출하고 그 경계의 통사적 특성을 분석하여 이를 한국인 화자들이 생성한 운율구 경계의 통사정보와 비교하는 것이다. 둘째는 운율구 내부의 통사적 특성을 분석하여 모국어 화자들이 생성한 운율구 내부의 통사 특성과 비교 분석하는 것이다. 이러한 과정을 통하여 운율에 대한 보다 효율적인 교육 방안을 모색할 수 있으리라 기대한다.

2. 한국어의 운율구조

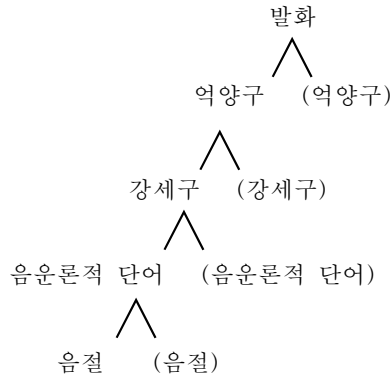
본 장에서는 그 간의 선행 연구를 바탕으로 한국어의 운율 구조를 살펴보고자 한다. 한국어 운율구조에 대한 선행 연구는 크게 두 가지로 나눌 수 있다. ‘Top-Down’ 방식과 ‘Bottom-up’ 방식이 그것이다. ‘Top-Down’ 방식은 물리적인 현상으로서의 운율현상을 추상적인 언어구조, 특히 통사구조에 의거하여 기술하려는 방법이다. 운율과 통사가 계층적 구조를 이룬다는 사실로부터 운율구조와 통사구조의 연관성을 찾으려는 시도는 이미 오래 전부터 이루어져 왔다(Nespor & Vogel, 1983). 이들은 운율의 계층적 단위를 단어, 구, 절 등의 통사단위와 일대일 대응시키려는 입장을 취한다. 이와 같은 접근 방식을 채택한 연구로는 Kang(1993), 광동기(1997, 1999) 등이 있다.

그 반면 ‘Bottom-up’ 방식은 구체적인 운율현상으로부터 추상적인 운율의 음운단위를 설정하려는 방법이다. 즉 통사단위와 같은 언어학적 단위와 운율과의 관계를 배제하고 피치, 시간, 세기 등 운율요소의 변화에 주목하여 그 변화에 근거하여 운율단위를 설정하려는 입장이다. ‘Bottom-up’ 방식을 채택한 연구로는 억양음운론 이론에 바탕을 둔 Jun(1993, 2000)의 연구가 대표적이라 할 수

있다. 그리고 언어의 시간현상인 리듬을 바탕으로 운율 구조를 설명한 시도로 이현복(1982), 성철재(1994) 등의 연구를 들 수 있다.

운율현상에 접근하는 방법론의 차이에도 불구하고 이들 연구는 모두 운율이 계층적인 구조를 가진다는 사실에 입장을 같이 한다. 이들 연구 중 현재 가장 폭넓게 수용되고 있는 전선아의 연구를 바탕으로 한국어 문장 층위의 운율 구조를 살펴보면 다음과 같다.

(1) 한국어의 계층적 운율구조(Jun, 1993, 2000)(안병섭, 2007 참조)



즉 운율구조의 최하위 단위에는 음절이 있으며 음절이 하나 또는 그 이상 모여 음운론적 단어를 형성하고, 하나 또는 그 이상의 음운론적 단어가 모여 상위의 운율단위인 강세구를 형성한다. 강세구는 단독으로 또는 둘 이상이 결합하여 억양구를 형성하고 억양구는 다시 하나 또는 그 이상이 모여 문장 운율의 최상위 단위인 발화를 형성한다. 그러나 이상의 다섯 층위로 이루어진 국어의 운율구조에서 실질적으로 운율의 통합작용으로 생성되는 단위는 강세구, 억양구, 발화의 세 층위라고 할 수 있다. 따라서 강세구 이상의 운율단위는 특정한 통사단위와의 관련성에 의해 정의되는 것이 아니라 운율현상 자체에 근거하여 확정된다. 가령 강세구는 일정한 피치패턴(LHLH)의 반복에 의해 도출되는 단위이며 억양구는 그 내부에 포함된 강세구 피치패턴의 하강현상과 경계음절에서 나타나는 운율현상 즉 장음화와 성조변동, 그리고 임의적인 쉼 등에 의해 경계가 확정되는 단위이다. ‘발화’ 단위 또한 억양구와 동일한 운율현상을 일정부분 공유하지만 그 경계에서 나타나는 운율현상의 양적인 차별에 의해 구별된다. 이와 같은 운율의 계층적 단위는 국어의 각기 다른 음운규칙이 실현되는 단위로서 음운론적 지위를 확보하고 있다.

한국어의 운율구조에서 ‘운율구’는 흔히 운율의 통합작용이 가장 자유롭고 활발히 나타나는 ‘강세구’와 ‘억양구’를 지칭한다. 그러나 본고에서는 억양구에 한정하여 사용하고자 한다. 서론에서 밝힌 바와 같이 운율구는 청각적으로 지각이 명확히 이루어지는 단위이다. 즉 음성학적 지식이 없는 모국어 화자들도 명확히 인지할 수 있는 운율현상으로 그 경계가 확정되는 단위이다. 운율구의 경계지각을 결정하는 운율현상으로 음절 장음화와 성조 변화 그리고 임의적인 쉼 등을 들 수 있는데 이들은 억양구 경계에서 나타나는 전형적인 운율현상이다. 이러한 운율 작용으로 인해 운율구는 하위층위인 강세구보다 청각적 지각이 쉽다. 그러나 억양구가 억양곡선의 물리적인 변화에 의해 도출되는 반면

본고의 운율구는 청각적 끊김에 의해 확정된 단위이므로 운율구란 용어를 사용하고자 한다.

3. 연구 방법

본 연구는 중국인 학습자들의 낭독체에 나타나는 운율구의 실현 양상 분석을 목적으로 한다. 이를 위한 읽기 자료로 성철재(1994)에서 사용된 <바람과 해님>을 사용하였다. 녹음에 참여한 중국인 화자들은 중국 낙양외국어대학 한국어학과 3, 4학년 학생들 중 선정된 10 명의 학생들이다. 이들은 한국어를 배운지 3-4 년 정도가 되며 한국어를 읽는데 특별한 문제가 없고 한국어 숙달도가 비교적 높은 편에 속한다. 이들은 한국을 방문한 적이 없으며 주로 하북성, 하남성, 산둥성 출신으로 출신 지방 방언과 중국의 표준어인 보통어를 아무 어려움 없이 구사한다. 일상생활에서는 주로 보통어를 사용하며 보통어를 배운 시기는 평균 5-6 세로 나타났다. 녹음에 참여한 두 명의 한국인 화자는 서울에서 태어나고 자란 30 대 초반과 후반의 여성 화자들이다.

녹음은 음성분석을 목적으로 하는 것이 아니므로 일반 카세트를 사용하여 녹음하였다. 피 실험자들은 준비된 텍스트를 마이크 앞에서 비교적 자연스럽게 두 번씩 낭독하였다. 녹음 전 이들이 텍스트의 통사구조와 의미에 보다 친숙해지도록 하기 위해 한국어로 전사된 <바람과 해님> 자료를 나누어 주고 충분한 연습 시간을 가지도록 하였다.

운율구 경계 표시는 녹음에 참여하지 않은 다른 두 명의 한국인 화자의 청취분석으로 이루어졌다. 이들은 녹음된 자료를 들으면서 청각적으로 명확한 끊김이 지각되는 곳을 한글로 전사된 <바람과 해님> 텍스트 위에 표시하였다. 끊김이 명확히 인지되는 곳은 강한경계(//)로 끊김의 인지가 명확하지 않거나 모호한 곳은 약한 경계(/)로 표시하였다. 본고에서는 강한경계로 인지된 곳만을 분석 대상으로 하였다. 또한 화자들의 두 번의 낭독에서 2번 모두 강한 경계를 둔 곳으로 두 명의 청자 모두가 인지한 곳만을 분석대상으로 하였다. 청취분석은 각 화자 별로 이루어졌다. 청취실험에 참여한 한국인 화자들 중 한 명은 음성학적 지식이 없고 실험의 목적을 알지 못하며 다른 한 명은 음성학적 지식이 있고 실험의 목적을 알고 있다.

4. 결과 및 토의

4.1 운율구 형성

본 연구에서 운율구는 청각적으로 명확한 끊김이 인지되는 단위로 정의하였다. 이미 밝힌 바와 같이 한국어 운율의 계층구조에서 운율구는 억양구와 동일한 층위에 속하는 단위이다. 따라서 운율구는 그보다 작은 하위단위 즉 Jun(1993, 2000)의 '강세구'와 같은 운율 단위를 하나 또는 그 이상 포함할 수 있으며 그보다 한 층위 높은 운율 단위인 '발화'나 'Minor tone unit'(Wichmann, 2000)과 같은 상위단위에 포함될 수 있다. 한국어의 경우 하나의 운율구를 형성할 수 있는 최소의 통사단위는 띄어쓰기 단위인 어절로, 최대의 통사 단위는 문장으로 볼 수 있다. 하지만 음성언어는 통사의 통합원리와는 다른 운율의 통합원리에 의해 생성되므로 통사구조로부터 보다 자유로운 단위들의

생성을 예상할 수 있다. 이와 같은 현상은 자유발화가 아닌 낭독체에서도 마찬가지이다.

본 장에서는, 중국인 화자들과 한국인 화자들이 생성한 운율구의 경계와 내부의 형태, 통사 정보를 알아보기 전에 두 부류의 화자들이 읽기에서 생성한 운율구 수와 길이에 대한 정보를 간략하게 살펴보고자 한다. <표 1>은 읽기에서 생성한 운율구 수를 중국인 화자(CL)와 한국인 화자(KL)로 나누어 나타낸 것이다.

표 1. 중국인 화자(CL)와 한국인 화자(KL)가 생성한 운율구 수

화자	중국인 화자										한국인 화자	
	CL1	CL2	CL3	CL4	CL5	CL6	CL7	CL8	CL9	CL10	KL1	KL2
운율구 수	17	20	21	22	22	22	24	24	27	28	18	20

우선 10 명의 중국인 화자들이 2 번의 낭독을 통해 생성한 운율구 중에서 두 번 모두 운율구 경계가 지각된 곳은 총 227 곳으로 227 개의 운율구가 확정되었다. 가장 적은 수의 운율구를 생성한 화자는 17 개, 가장 많은 수는 28 개로 나타났다. 17, 27, 28 개의 운율구를 생성한 3 명의 화자를 제외한 나머지 화자들은 20-24 개의 운율구를 생성하여 대체로 비슷한 운율구 수를 보인다. 두 명의 한국인 화자들은 각각 18 개와 20 개의 운율구를 생성하여 중국인 화자들보다 적은 수의 운율구를 생성했다.

아래의 <표 2>는 두 부류의 화자들이 생성한 운율구의 길이를 내부의 음절수로 나타낸 것이다. 중국인 화자들의 운율구 내부 음절수는 최소 2 음절에서 최고 21 음절의 분포를 보여 내부 음절수 변이의 폭이 큰 것을 알 수 있다. 그러나 3 음절 미만과 17 음절 이상인 운율구가 극소수인 점을 미루어 볼 때 주로 3-16 음절의 분포를 보인다고 할 수 있다. 그 중에서 3-6 음절로 이루어진 운율구가 전체 운율구의 약 62%를 차지한다.

표 2. 운율구 내부의 음절 수

음절 수	화자		음절 수	화자	
	중국인 화자	한국인 화자		중국인 화자	한국인 화자
1	0	0	11	9 (3.9%)	0
2	1 (0.4%)	0	12	12 (5.2%)	2 (5.2%)
3	48 (22.1%)	0	13	9 (3.9%)	2 (5.2%)
4	31 (13.6%)	0	14	6 (2.6%)	5 (13.3%)
5	17 (7.4%)	4 (10.5%)	15	6 (2.6%)	3 (7.9%)
6	45 (19.8%)	11 (30.0%)	16	5 (2.2%)	0
7	4 (1.7%)	5 (13.2%)	17	1 (0.4%)	0
8	11 (4.8%)	4 (10.5%)	18	7 (3.0%)	0
9	4 (1.7%)	2 (5.2%)	19	1 (0.4%)	0
10	9 (3.9%)	0	21	1 (0.4%)	0
			합계	227	38

한국인 화자들의 경우 최소 5 음절부터 최대 15 음절까지의 분포를 보이며 중국인 화자들보다 다소 긴 5-8 음절로 이루어진 운율구가 전체의 약 65% 이상을 차지하고 있다. 일반적으로 화자들

이 생성하는 운율구 수와 운율구의 길이는 발화속도와 관련이 깊다. 발화속도가 빠르면 전체 운율구 수가 적어지고 각 운율구의 길이가 길어진다. 그러나 외국인 학습자들의 경우 목표어 숙달도와도 무관하지 않을 것이다.

본 연구에서는 한국어 숙달도가 비교적 유사한 중국인 화자들을 상대로 하였고 녹음 시 화자들 간의 발화 속도에서도 큰 차이를 발견할 수 없었다. 그럼에도 불구하고 전체 운율구 수와 운율구 길이가 다양하게 실현된 것은 발화 스타일에 기인한 것으로 보인다. 특히 가장 적은 수의 운율구를 생성한 CL1의 경우 발화 속도가 빠르지 않음에도 불구하고 발화 호흡이 긴 운율구를 생성하는 경향을 보였고 가장 많은 운율구를 생성한 CL9와 CL10은 어절별로 쉼을 두어 또박또박 끊어 읽는 경향을 보였다.

따라서 이들은 모두 비슷한 발화 속도에도 불구하고 발화스타일의 차이로 운율구 생성에 차이가 나타난 것으로 보인다.

4.2 운율구 경계의 형태, 통사정보

중국인 화자들과 한국인 화자들이 생성한 운율구 경계의 형태, 통사 정보를 살펴보면, <표 3>을 통해 알 수 있듯이 대부분의 운율구 경계는 구 경계나 절 경계, 문장경계 등 주요 통사단위의 경계와 일치한다. 그러나 특정 통사경계와의 상관성을 찾기는 어려워 보인다. 중국인과 한국인 화자들이 생성한 운율구 경계는 모두 구 경계>절 경계>문장 경계>단어 경계 순으로 나타나 비슷한 양상을 보인다. 운율구 경계가 단어와 일치하는 경우는 극소수로 중국인과 한국인 화자들에게서 각각 8%와 5%로 나타났다.

운율구 경계가 조사로 표시된 구 경계와 일치하는 경우는 중국인 화자들에게서 약 43%로 비교적 높게 나타났다. 이는 텍스트에 등장하는 전체 조사(24×10=240 개)의 약 40%에 해당하는 수치이다. 주로 보조사 -은/는, 주격조사 -이/가에 의해 도입되는 문장의 주제어나 주어 그리고 '-에'로 표시되는 부사어 다음에 경계가 위치했다. 극소수의 중국인 화자들은 목적격 조사와 속격 조사 다음에도 운율구 경계를 두었다.

한국인 화자들의 결과도 비슷한 양상을 보인다. 전체 38 개의 운율구 중 약 40%가 구 경계와 일치한다. 이는 텍스트에 등장하는 전체 조사(24×2=48)의 약 31%가 운율구 경계로 표시된 것이며 주로 주격조사 다음에 운율구 경계가 위치했다. 운율구 경계가 비종결어미로 표시된 절 경계에 위치한 경우는 중국인 화자들의 경우 전체 운율구의 약 26%를 차지한다. 이는 텍스트에 등장하는 전체 절 경계(12×10=120)의 약 50%에 해당한다. 특히 대등 및 종속연결어미로 표시된 대등절과 종속절 경계는 모두 운율구 경계로 표시되었고 상당수의 인용절 경계(*인용절 경계는 인용조사에 의해 표시되나 인용절 자체에 비중을 두어 절경계로 분류하였다)도 운율구 경계와 일치한다. 또한 관형사형 전성어미와 보조적연결어미도 각각 4 회와 1 회 운율구 경계로 표시되었다.

두 명의 한국인 화자가 운율구 경계를 둔 절 경계 정보도 중국인 화자들과 유사한 결과를 보여준다. 총 38 개의 운율구 중 약 29%의 운율구 경계가 절 경계와 일치한다. 이는 텍스트에 나오는 전체 절 경계(12×2=24)의 약 46%가 운율구 경계로 실현된 것이다. 중국인 화자들의 경우와 같이 대등 및 종속연결어미는 모두 운율구 경계로 표시되었고 일부 인용절 경계도 운율구 경계로 실현되었다. 그러나 전성 어미와 보조적연결어미에 운율구 경계가 위치한 경우는 단 한 번도 없다.

표 3. 운율구 경계의 형태, 통사 정보

운율구경계 형태, 통사 지위		화자	
		중국인 화자	원어민 화자
단 어	부사	9 (4.0%)	0
	명사	10 (4.4%)	2 (5.3%)
	합계	19 (8.4%)	2 (5.3%)
구 경계 (조사)	주격 조사	77 (33.9%)	10 (26.3%)
	목적격 조사	1 (0.4%)	1 (2.6%)
	부사격 조사	15 (6.6%)	2 (5.3%)
	속격 조사	1 (0.4%)	0
	보조사	4 (1.8%)	2 (5.3%)
	합계	98 (43.1%)	15 (39.5%)
절 경계 (비종결어미)	대등 및 종속 연결어미	38 (16.7%)	9 (23.6%)
	보조 연결어미	1 (0.4%)	0
	관형사형 전성어미	4 (1.8%)	2 (5.3%)
	인용절 경계*	17 (7.5%)	2 (5.3%)
	합계	60 (26.4%)	11 (28.9%)
문장경계 (종결어미)	종결어미	50 (22%)	10 (26.3%)
	합계	50 (22%)	10 (26.3%)
총 운율구 수		227	38

종결어미에 의해 표시된 문장경계는 통사적 완결, 화용적 완결이 종합적으로 이루어지는 곳으로 운율적 완료 또한 동시에 이루어지는 곳이다(남길임, 2007). 쉽게 예상할 수 있듯이 <바람과 해님> 텍스트에서 종결어미로 표현된 모든 문장경계는 10 명의 중국인 화자와 2 명의 한국인 화자에 의해 모두 운율구 경계로 표시되었다. 그러나 문장경계에 위치한 운율구 경계는 상위의 운율단위인 발화경계와 일치하는 곳으로 발화단위 경계가 우위에 있는 것으로 봐야 할 것이다.

4.3 상이한 운율구 경계

위에서 살펴본 바와 같이 중국인과 한국인 화자들이 읽기에서 생성한 운율구 경계는 주로 구나 절, 문장 등 주요 통사 경계와 일치한다. 그리고 운율구 경계가 문장이나 절 경계에 위치할 경우 두 부류의 화자들은 높은 일치율을 보였다. 특히 절 경계의 경우 관형절 전성어미와 보조 연결어미 경계에서는 다소간의 불일치가 나타났지만 대등 및 종속절 경계에서는 두 부류의 화자들이 모두 운율구 경계를 두어 100%의 일치율을 보였다.

그러나 중국인과 한국인 화자들 간에 근본적인 차이를 보인 곳도 적지 않았는데, 이는 특히 운율구 경계가 통사적인 절 내부에 위치하는 경우이다. 절이나 문장 경계에서와는 달리 절 내부에서의 운율구 경계는 앞뒤 어절들 간의 통사적 관계보다는 운율적 친밀도에 따라 결정된다고 할 수 있다. 즉 통사적 연관성이 높지 않은 어절들도 하나의 운율단위로 결합될 수 있으며 통사적으로 상호 의존적인 단위들(동사와 논항 등)도 서로 분리될 수 있다. 두 부류의 학습자들이 가장 상이하게 운율구를 생성한 곳을 살펴보면 다음과 같다. 아래의 예문 (1)은 두 개의 내포절을 가지고 있는 복문의

일부이다. 각 예문에서 괄호 속의 숫자는 ‘해당 운율구를 생성한 화자수/전체 화자수’를 나타낸다.

- (1) 가 : 그들은 누구든지 //(2/2) 나그네의 외투를 먼저 벗기는... (한국인 화자)
 나 : 그들은 //(8/10) 누구든지 //(5/10) 나그네의 외투를 먼저 벗기는...(중국인 화자)
 나' : 그들은 //(8/10) 누구든지 나그네의 외투를 먼저 벗기는... (중국인 화자)

첫 어절 ‘그들은’은 주절의 주어이고 두 번째 어절 ‘누구든지’는 내포절인 관형절의 서술어 ‘벗기는’의 주어이다. 따라서 정확한 통사적 기준을 적용한다면 ‘그들은’과 ‘누구든지’ 사이에는 운율구 경계가 위치해야 한다. 그런데 두 명의 원어민 화자들은 ‘그들은’과 ‘누구든지’를 묶어 하나의 운율구로 실현하였다. 그 반면 중국인 화자들은 통사적 위계를 고려하여 두 요소 사이에 경계를 두고 있다. 10 명의 화자 중 8 명은 ‘그들은’과 ‘누구든지’ 사이에 경계를 두어 각각 다른 운율구로 실현하였으며 나머지 두 명의 화자만이 한국인 화자와 동일한 방식으로 운율구를 생성하고 있다. 또한 10 명의 화자 중 5 명은 내포절의 주어 ‘누구든지’ 다음에 운율구 경계를 두어 내포절의 주어를 서술부와 분리하여 단독으로 운율구를 형성했으며 나머지 5 명은 예문 (1)의 나’에서와 같이 주어를 서술부로부터 분리하지 않고 내포절 전체를 하나의 운율구로 실현하고 있다.

아래의 예문 (2)도 유사한 운율구 실현 양상을 보여준다. 한국인 화자들은 통사구조의 각기 다른 층위에 속하는 부사어 ‘그때에’와 종속절의 주어 ‘해님이’를 하나의 운율구로 실현한 반면 중국인 화자들은 통사위계를 고려하여 두 개의 다른 운율구로 생성하였다.

- (2) 가 : 그때에 해님이 //(2/2) 뜨거운 햇볕을 가만히 내려찍니 (한국인 화자)
 나 : 그때에 //(9/10) 해님이 //(8/10) 뜨거운 햇볕을 가만히 내려찍니 (중국인 화자)
 나' : 그때에 //(9/10) 해님이 뜨거운 햇볕을 가만히 내려찍니 (중국인 화자)

10 명의 중국인 화자들 중 9 명이 ‘그때에’와 ‘해님이’를 분리하여 각각의 운율구로 실현했으며 나머지 1 명만이 한국인 화자와 동일한 방식으로 운율구를 생성하였다. 또한 8 명의 중국인 화자들은 부사절 주어 ‘해님이’ 뒤에 운율구 경계를 두어 ‘해님이’를 독립된 운율구로 실현한 반면 나머지 2명은 예문 (2)의 나’와 같이 ‘해님이’를 서술부와 함께 하나의 운율구로 실현하였다.

다음 예문 (3)에서도 두 명의 원어민 화자들은 문장부사어 역할을 하는 독립어 ‘이리하여’와 주절의 주어 ‘북풍은’을 묶어 하나의 운율구로 생성하였다. 그 반면 중국인 화자들은 통사구조를 반영하듯 각각의 운율구로 실현하고 있다. 중국인 화자 10 명 중 9 명이 ‘이리하여’와 ‘북풍은’ 사이에 운율구 경계를 두고 있다. 그리고 10 명의 화자 전원이 주절의 주어 ‘북풍은’ 다음에 운율구 경계를 두어 삽입절과 분리하고 있다.

- (3) 가 : 이리하여 북풍은//(2/2) 해님이 둘 중에... (한국인 화자)
 나 : 이리하여 //(9/10) 북풍은 //(10/10) 해님이 둘 중에... (중국인 화자)

예문 (4)에서 두 명의 한국인 화자 중 한 명은 문장 전체를 하나의 운율구로 실현하였고 다른

한 명은 아래에서와 같이 두 개의 운율구로 실현하고 있다. 이 화자는 운율구 경계를 서술부의 목적어 뒤에 위치시키고 있다. 그 결과 통사적으로 다른 층위에 속하는 ‘나그네는’과 ‘외투를’이 하나의 운율구로 생성되었다. 그러나 10 명 중 9 명의 중국인 화자들은 운율구 형성에 통사구조를 충실히 반영하고 있다. 즉 주부와 서술부에 속하는 두 요소 사이에 경계를 두어 각각의 운율구로 실현하였다.

(4) 가 : 나그네는 외투를 //(1/2) 단단히 여몄습니다. (한국인 화자)

나 : 나그네는 //(9/10) 외투를 단단히 여몄습니다. (중국인 화자)

어미 경계에서 나타나는 운율구 중 중국인 화자와 한국인 화자 사이에 가장 상이한 경계가 실현된 곳은 관형절이 내포된 문장이다.

(5) 가 : 나그네의 외투를 먼저 벗기는 이가 //(2/2) 힘이 더 세다고.... (한국인 화자)

나 : 나그네의 외투를 먼저 벗기는 이가 //(6/10) 힘이 더 세다고 (중국인 화자)

나' : 나그네의 외투를 먼저 벗기는 //(4/10) 이가 힘이 더 세다고....(중국인 화자)

예문 (5)에서 나타난 것처럼 관형절 내포문 문장에서 한국인 화자들은 관형절이 꾸미는 명사구 뒤에 운율구 경계를 두고 있다. 10 명의 중국인 화자들 중 6 명은 예문 (5)의 나에서와 같이 한국인 화자들과 동일한 방법으로 운율구를 생성하고 있지만 나머지 4 명은 예문 (5)의 나'와 같이 관형절과 뒤따르는 명사구 사이에 운율구 경계를 두어 각각의 운율구로 실현하고 있다. 관형사절과 그 수식을 받는 명사구의 운율구 형성 방식은 전성어미를 포함하는 어절의 음절수나 어미 자체의 형태 정보(박미경, 2004) 그리고 수식을 받는 명사구의 길이에 따라 다양하게 나타난다. 따라서 관형절 내포문 문장에서 운율구 경계의 위치를 일반화하기는 어렵다. 그러나 예문 (5)와 같이 관형절의 수식을 받는 명사구의 길이가 짧을 경우 한국인 화자들처럼 관형절과 뒤따르는 명사구를 묶어 하나의 운율구로 실현하는 것이 더 자연스러운 리듬이 생성된다. 한국인 화자들은 수식을 받는 명사구의 길이가 짧을 경우 음절수를 우선 고려하여 관형절과 명사구를 묶어 하나의 운율구로 실현하지만 일부 중국인 화자들은 음절수보다 통사구조를 우선 고려하여 운율구를 생성하고 있음을 보여준다.

이상을 살펴볼 때 두 부류의 화자들 간의 상이한 운율구 생성은 주로 절 내부에서 나타나며 이는 원어민 화자의 통사구조 위반과 중국인 학습자들의 통사위계의 충실한 반영에서 기인함을 알 수 있다. 원어민 화자들의 경우 문장의 의미가 변형되지 않는 범위 내에서 통사의 영향을 배제하고 발화의 생산성과 경제성을 최대한 고려하여 운율의 통합작용을 수행하지만 이러한 변이의 폭에 대한 직관이 없는 외국인 학습자들은 보다 명시적인 통사 정보에 의존하여 음성언어를 생성하고 있다. 물론 하나의 문장은 의미의 변화 없이 다양한 운율 구조로 실현될 수 있으며 화자와 상황에 따라 다르게 실현되기도 한다. 그러나 이 모든 변이는 모국어 화자들이 수용 가능한 범위 안에서 일어나는 변이이다. 이 범위를 벗어날 경우 의미 형성과 의사소통에 장애가 생기게 된다. 이런 면에서 볼 때 중국인 화자들이 생성한 운율구 또한 원어민 화자들의 수용 가능한 변이의 테두리를 크게 벗

어나지 않았다. 그러나 한국인 화자들의 일반적인 발화 습관에서 벗어난 운율구 형성은 의미형성에는 별다른 영향을 미치지 않더라도 운율구조의 변이를 가져온다. 그리하여 자연스러운 리듬이 형성되지 못하고 부자연스러운 음성언어를 산출하게 된다. 따라서 원어민 화자와 유사한 음성언어를 실현하기 위해서는 운율구 형성에서 운율이 가지는 자율성에 대한 이해가 필요하다고 하겠다.

4.4 운율구 내부의 통사정보

하나의 운율구가 어절, 구, 절, 문장 등 어떠한 통사 층위에 해당하는가를 살펴보기 위해 운율구 내부 단위들의 통사 지위를 살펴보았다. 남길임(2007)에서와 같이 우선 운율구 내부의 단위가 하나인지 그 이상인지에 따라 어절과 비어절로 나누고 단위가 두 개 이상인 비어절의 경우 단위들 간의 관계를 살펴 주어와 서술어로 상정할 수 없으면 구로, 상정할 수 있으면 절로 표시하였다. 그리고 절로 상정된 경우 해당어미가 비종결어미로 끝나는지 종결어미로 끝나는지에 따라 절과 문장으로 나누었다. <표 4>는 운율구 내부의 통사정보 분석 결과를 중국인 화자와 한국인 화자로 나누어 제시한 것이다.

표 4. 운율구 내부의 통사정보

운율구 내부 통사지위	화자	
	중국인 화자	원어민 화자
어 절	88 (38.8%)	2 (5.3%)
구	97 (42.7%)	24 (63.1%)
절	28 (12.3%)	7 (18.4%)
문 장	14 (6.2%)	5 (13.2%)
합 계	227	38

<표 4>에서 알 수 있듯이 두 부류의 화자들은 다소 상이한 운율구 실현 양상을 보여준다. 중국인 학습자들이 생성한 운율구 내부의 통사정보를 살펴보면 구>어절>절>문장 순으로 나타난다. 이는 구>절>문장>어절 순으로 나타나는 한국인 화자의 운율구 양상과 다소 차이를 보인다. 중국인 화자의 경우 어절과 구가 운율구의 과반 수 이상(82%)을 차지하지만 한국인 화자들의 경우 구와 절이 전체 운율구의 대부분(81%)을 차지한다.

특히 중국인 화자들의 경우 띄어쓰기 단위인 어절 단위의 운율구가 많다. 이 같은 현상은 이미 앞 장에서 살펴본 바와 같이 통사구조를 고려하여 문두의 독립어나 문장의 주체어, 주어 등을 문장의 나머지 부분으로부터 분리시켜 하나의 운율구로 실현하는 발화습관 때문이라 볼 수 있다. 어절 단위로 운율구가 형성되어도 문장의 의미는 크게 변하지 않는다. 그러나 어절 단위의 운율구 생성은 과도한 리듬박(성철재, 1994)을 생성하며 운율구 내부의 강세구 수의 차이를 야기하여 강세 음절수의 차이를 초래하므로 결국 리듬구조의 차이를 발생시킨다고 볼 수 있다. 따라서 지나친 어절 단위의 발화는 자연스러운 리듬을 방해하며 듣는 이의 입장에서 문장의 의미 구축을 힘들게 한다.

5. 결 론

지금까지 한국어를 배우는 중국인 학습자들의 읽기에서 나타난 운율구의 실현 양상을 운율구 경계와 운율구 내부의 통사구조를 중심으로 살펴보고 원어민 화자의 운율구 형성 양상과 비교, 분석하였다. 운율구는 음성언어의 의미를 형성하고 리듬을 생성하는 기본 발화단위가 된다. 중국인 화자들과 한국인 화자들이 생성한 운율구 경계의 통사정보 분석에서 운율구 경계는 구나 절, 문장 경계 등 주요 통사단위의 경계와 일치함을 알 수 있었다. 그러나 두 부류의 화자들이 상이하게 실현한 운율구 경계도 적지 않았는데 이는 특히 운율구 경계가 절 내부에 위치하는 경우였다. 이 경우 중국인 화자들은 통사구조를 의식하여 통사계층에 의존적인 운율구를 생성하는 경향이 두드러졌다. 따라서 운율구가 문장이나 절의 직접구성성분과 일치하는 경향이 빈번히 관찰되었다. 그 반면 한국인 화자들은 어절들 간의 운율적 친밀도나 운율구 내부의 음절수 등 발화 생산성에 무게를 두어 통사구조로부터 보다 자유로운 운율구를 생성하였다.

운율구 내부의 통사구조에서도 두 부류의 화자 사이에 상이한 점을 발견할 수 있었다. 중국인 화자들이 어절과 구 단위의 운율구를 많이 생성한 반면 한국인 화자들은 구와 절 단위의 운율구를 많이 생성하였다. 중국인 화자들에게서 어절 단위의 운율구가 많이 생성된 원인은 통사구조를 반영하여 문두의 독립어나 문장의 주제어나 주어를 문장의 나머지 부분으로부터 분리시켜 하나의 운율구로 생성하기 때문이다.

중국인 화자들에게서 나타난 것처럼 통사구조에 의존적이거나 어절 단위의 운율구 생성이 발화의 의미를 변화시키거나 의사소통 자체를 방해하지는 않는다. 하지만 원어민 화자의 발화 습관과 상이한 운율구 실현은 리듬구조를 변화시킬 수 있고 의미 형성에도 부정적인 영향을 줄 수 있으며 부자연스러운 음성언어를 생성하게 된다. 따라서 원어민 화자의 발화 습관에 보다 근접하기 위해서는 운율구 생성에서 운율이 통사구조의 통제로부터 가지는 자율성에 대한 이해가 필요하다고 할 수 있다.

본 연구에서는 청각적 판단을 근거로 운율구 경계를 확정하여 중국인 학습자들의 운율구 실현 양상을 고찰하였다. 그러나 보다 객관적이고 정확한 분석을 위해서는 음향학적 분석이 뒷받침되어야 할 것이다. 또한 본 연구는 피 실험자의 수가 제한적이고 올바른 운율구 형성에 대한 규칙을 명시화하지 못한 한계점이 있다. 이러한 문제는 후행 연구에서 다루고자 한다.

참 고 문 헌

- 곽동기. 1997. “억양구절과 하위 운율단위에 대하여.” 제3회 음성학술대회 발표집, 144-160.
- 곽동기. 1999. “음운론적 단어와 음절화.” 언어학 24, 4-23.
- 남길입. 2007. “국어 억양단위의 통사적 상관성 연구.” 어문학 96, 21-50.
- 박미경. 2004. 관형사형 전성어미 어절의 운율구 형성에 관한 연구. 고려대학교 석사학위논문.
- 성철재. 1994. 한국어 리듬의 실험음성학적 연구. 서울대학교 석사학위논문.
- 안병섭. 2007. “언어 분석 단위로서의 ‘발화’ 설정 방법론 연구.” 한국학 연구 26, 233-259.
- 이현복. 1982. “한국어 리듬의 음성학적 연구.” 말소리 4, 31-48.

- Kang, Ongmi. 1993. *Korean Prosodic Phonology*. Seoul: Taehaksa.
- Jun, S.-A. 1993. *The phonetics and Phonology of Korean Prosody*. Ph.D. dissertation, Ohio State University.
- Jun, S.-A. 2000. "K-ToBI labelling conventions, version 3.1." *UCLA Working Papers in Phonetics*, 99. *Journal of Speech Science* 7(1), 143-169.
- Nespor, M. & Vogel, I. 1983. "Prosodic structure above the word." *Prosody: Models and Measurements*, Edited by Culter, A. & Ladd, D.R., Springer Verlag, Berlin, 123-140.
- Wichmann, A. 2000. *Intonation in Text and Discourse, Beginning, Middles and Ends*. Longman, London.

접수일자: 2008. 10. 31

수정일자: 2008. 11. 26

게재결정: 2008. 12. 10

▲ 윤영숙

중국 하남성 낙양시

낙양외국어대학교 한국어 교연실

E-mail: ysyune22@hanmail.net

<부 록> 바람과 해님

바람과 해님이 서로 힘이 더 세다고 다투고 있을 때 한 나그네가 따뜻한 외투를 입고 걸어 왔습니다. 그들은 누구든지 나그네의 외투를 먼저 벗기는 이가 힘이 더 세다고하기로 결정했습니다. 북풍은 힘껏 불었으나 불면 불수록 나그네는 외투를 단단히 여몄습니다. 그때에 해님이 뜨거운 햇볕을 가만히 내려줘니 나그네는 외투를 얼른 벗었습니다. 이리하여 북풍은 해님이 둘 중에 힘이 더 세다고 인정하지 않을 수 없었습니다.